



Issued—2-8-1960]



BILLS SECTION

MADRAS LEGISLATIVE ASSEMBLY DEBATES

OFFICIAL REPORT

THURSDAY, 21st APRIL 1960

VOLUME XXXII—No. 1

CONTENTS

	PAGES
I Questions and Answers	1-22, 81-92
II Government Bill—The Madras City Tenants' Protection (Amendment) Bill, 1959. (L.A. Bill No. 26 of 1959) ..	23, 93-98
III Voting on Demands for Grants for the year 1960-61—cont— Demand XXV—Labour including Factories	23-80
IV Papers laid on the table of the House	80

©
GOVERNMENT OF MADRAS
1960

*Legislative Assembly Department
Madras*

PRICE, 50 naye Paise]

THE MADRAS LEGISLATIVE ASSEMBLY

Thursday, 21st April 1960.

The House met in the Assembly Chamber, Fort St. George, at half past eight of the clock, Mr. Speaker (THE HON. DR. U. KRISHNA RAU) in the Chair.

I.—QUESTIONS AND ANSWERS.

STARRED QUESTIONS.

Stage carriages

* 660 Q.—SRI V. K. KRISHNAMURTHY (on behalf of SRI S. LAZAR): Will the Hon. the Minister for Electricity be pleased to state—

(a) whether the Government issued a direction in 1956 to the concerned authorities to increase the number of stage carriages by 25 per cent; and

(b) if so, whether the same has been implemented with reference to every route?

THE HON. SRI V. RAMAIAH: (a) In January 1957, Government issued a direction to all Regional Transport Authorities that in all coveted routes Regional Transport Authorities should take steps to increase the existing strength of buses to the extent they consider it necessary in the interest of the public. A limit of 25 per cent was suggested as an indication to them; and

(b) The answer is in the affirmative. Examination is made in respect of coveted routes only.

SRI V. K. KRISHNAMURTHY: தலைவர் அவர்களே, இது பேரன்ற உத்தரவு போட்ட பிறகும் அதிகப்படியான புதிய பஸ்கள் மார்க்கங்களில் போடாமல் இருப்பதற்கு காரணம் என்ன? அப்படிப்பட்ட இடங்களில் புதிய பஸ்களை போடுவதற்கு அரசாங்கம் உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்குமா என்பதை கேட்க விரும்புகிறேன்.

THE HON. SRI V. RAMAIAH: 1957 ஜனவரி மாதத்தில் போடப்பட்ட உத்தரவில் எந்தெந்த ரூட்டுகளில் அதிகமான பஸ் விடவேண்டும் என்பதை ஆர். டி. ஒ. பரிசீலனை செய்து அதன் பிரகாரம் நிர்ணயம் செய்து 25 சதமானம் அதிகப்படுத்த வேண்டும் என்று உத்தரவு போட்டிருக்கிறார்கள். அந்த முறையில் எந்தெந்த ரூட்டுகளில் பஸ் விடவேண்டும் என்று பரிசீலனை செய்து நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறது.

SRI S. M. ANNAMALAI: ஸார், சில ரூட்டுகளில் இரண்டு மணி நேரத்திற்கு ஒரு தடவை பஸ் போகக்கூடிய ரூட்டாக இருந்தாலும் கூட, இம்மாதிரியான ரூட்டுகளில் அதிகப்படியான பஸ்கள் விட வேண்டும் என்று கோரிக்கைகள் அனுப்பப்பட்டிருந்தும் கூட, 25 சதமானம் அதிகமாக பஸ் விட வேண்டும் என்று சர்க்கார் உத்தரவு போட்டிருந்தும் கூட, இதைப்பற்றி ஆர்.டி.ஒ. சரியாக பார்ப்பதில்லை. இந்த ரூட்டுகள் எல்லாம் மொனாப்பிளியாகத்தான் இருந்து கொண்டிருக்கிறது. இதை நீக்குவதற்கு அரசாங்கம் என்ன நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறது?

THE HON. SRI V. RAMAIAH: ஆர்.டி.ஒ. எல்லா ரூட்டுகளையும் பார்த்து வேண்டும் என்பதுதான் இப்போது இருந்து கொண்டிருக்கக்கூடிய ஏற்பாடு. சில இடங்களில் அதிகமான பஸ் வேண்டும் என்று நம் கண்களுக்குத் தோன்றினாலும் மற்ற விவரங்களை எல்லாம் பார்த்தால் அந்த

[21st April 1960

ரூட்டுகளில் பஸ் அதிகமாக விட வேண்டிய தேவையிருந்தது. ஆனால் எந்தெந்த இடங்களில் அதிகப்படியாக பஸ் விட வேண்டும் என்பதைப் பற்றி பரிசீலனை செய்து முடிவு எடுக்கப்படுகிறது என்பதை இந்தச் சபையில் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். மொனாப்பிளி ரூட்டாக இருப்பதினால் குறைந்த பஸ் தான் இருக்கும் என்ற நிபந்தனை கிடையாது.

SRI S. RAMAKRISHNA THEVAR : தலைவர் அவர்களே, ஆர்.டி.ஓ. அவர்களும் கலெக்டர் அவர்களும் சில ரூட்டுகளில் பஸ் விட வேண்டியது அவசியம் தான் என்று சொல்லியிருந்தும், அங்கு இருக்கின்ற ஒன்றிரண்டு பஸ் கம்பெனிகளுக்கு இடையில் ஏற்படுகின்ற பகைமையின் காரணமாக இந்த பஸ் போக்குவரத்தைக் கொண்டுவருவதற்கு காலம் கடத்துகிறார்கள் என்பது சர்க்காருக்குத் தெரியுமா? அப்படியானால் அதன் பேரில் சீக்கிரமாக சர்க்கார் ஏதாவது நடவடிக்கை எடுக்க முன் வருமா?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : இந்த இலாகாவினுடைய வேலையே சட்ட ரீதியாக யார் யார் எங்கெங்கு பஸ் விட வேண்டும் என்பதைக் கட்டுப்பாடு செய்வதுதான். ஆர்.டி.ஓ.-வும் கலெக்டர் அவர்களும் சொல்லி விட்டதினால் மட்டும் போதாது. மேலும் அந்த ரூட்டுகளில் இருக்கின்ற பஸ்வேறு விதமான பிரச்சனைகளையும் ஆராய்ந்து பார்த்து, அதிலிருந்து கிணர் சட்டப் பிரச்சனைகளையும் பார்த்துத்தான் முடிவு செய்யவேண்டியிருக்கிறது. அதல்லாமல் இப்படித்தான் செய்யவேண்டும் என்று யாரும் சொல்ல முடியாது.

SRI V. K. KOTHANDARAMAN : வட ஆற்காடு ஜில்லாவில் பஸ் இடங்களுக்கும் ரயில் போக்குவரத்து வசதி மிக மிகக் குறைவு. ஆகவே ரயில் போக்குவரத்து மிகக் குறைவாக இருக்கக் கூடிய இடங்களில், குறிப்பாக கிராமங்களில் இருக்கும் கிராமவாசிகள் பயனடைகிற வகையில் பஸ் போக்குவரத்தை ஏற்படுத்த வேண்டும் என்று அமைச்சர் அவர்கள் உணருகிறார்களா? அப்படியானால் இதுவரை இரண்டு மூன்று வருஷங்களாக அந்த இடங்களில் ஐந்து சதவிகிதம் தான் பஸ் போக்குவரத்து அதிகப்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே இதை அதிகப்படுத்துவதற்கு முட்டுக்கட்டையாக இருக்கின்ற விதிகளை தளர்த்தி அதிக பஸ்களை லடுவதற்கு அரசாங்கம் தீவிர முயற்சி எடுக்குமா?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : கிராமப்புறங்களுக்கு அதிகமான அளவில் பஸ் வசதி செய்து கொடுக்கவேண்டும் என்பதில் எனக்கு மிகவும் அக்கறையுண்டு. அதற்கான ஆர்வமும் இருக்கிறது. இவ்விதம் ஆர்வம் இருந்தாலும் சட்டவரம்புக்குள் நின்று தான் இந்த பஸ் போக்குவரத்தை அதிகரிக்க முடியும். ஆகவே இதையெல்லாம் நன்றாகப் பரிசீலனை செய்து நல்ல முறையில் எங்கெல்லாம் பஸ் விட வேண்டும் என்பதை ஆராய்ந்து முடிவு செய்வதற்காக சமீபத்தில் நமது ராஜ்யத்தில் டிரான்ஸ்போர்ட் டெவலப்மென்ட் விங் ஒன்று ஏற்படுத்தியிருக்கிறோம். அதன் மூலம் சர்க்கார் எல்லா முயற்சிகளையும் எடுத்துக் கொள்ளும் என்பதை தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

SRI T. KARIA GOUNDER : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, நிலப்பிரபுக்களிடமிருந்து நிலங்களை எடுத்துவிட்டு, அதற்கான நஷ்டஈடு தொகையை கொடுப்பதற்குப் பதிலாக அவர்களுக்கு பஸ் ரூட்டுகளாக கொடுக்கலாம் என்ற உத்தேசம் உண்டா, அப்படியானால் எந்த முறையில் பஸ் ரூட்டுகள் கொடுக்கப்படும் என்பதை அறிய விரும்புகிறேன். (சிரிப்பு)

THE HON. SRI V. RAMAIAH : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, நிலப்பிரபுக்களுக்கு கூட பஸ் போக்குவரத்தை நடத்துவதில் ஆர்வம் ஏற்பட்டிருப்பதைப் பார்த்து மிகவும் சந்தோஷம். ஒரு காலத்தில் பஸ் போக்குவரத்து நடத்துவதினால் எவ்வளவு மரியாதையும் மதிப்பும் இருந்து வந்தது என்பது நம் எல்லோருக்கும் தெரியும். நிலப்பிரபுக்களுக்கு நஷ்டஈடு கொடுப்பதற்காக பஸ் ரூட்டுகள் கொடுக்கப்படுமா என்கிற பிரச்சனை இந்தக் கேள்வியில் எழவில்லை. இதற்காக தனிக்கேள்விபோட்டால் என்னுடைய சக அமைச்சர்கள் முடிவு செய்து பதில் தெரிவிக்கலாம்.

121st April 1960]

SRI T. K. SUBBIAH : பஸ் இடங்களில் Regional Transport Authority பஸ் விட வேண்டும் என்று கேட்டிருந்தும் அதை State Transport Authority நிராகரித்திருக்கிறார்கள். இவ்விதம் நிராகரிக்கப்பட்டது எத்தனை சதவீதம் என்பது சர்க்காருக்குத் தெரியுமா? அப்படியானால் அதன் பேரில் என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : சாதாரணமாக இப்போது இருக்கின்ற அமைப்பின் படி ஒவ்வொரு ரூட்டிலும் எத்தனை பஸ் விட வேண்டும் என்று கேட்க வேண்டியது Regional Transport Authority-தான் என்பது உண்மை. ஆனால் இவ்விதம் கேட்கப்படுகிற எல்லா ரூட்டுகளையும் அல்லது பஸ்களையும் நன்றாக விசாரிக்கவேண்டியது டிரான்ஸ்போர்ட் கமிஷனருடைய பொறுப்பு. எந்தெந்த ஜில்லாக்களில் எத்தனை ரூட்டுகளில் இருக்கவேண்டும், அதில் எத்தனை எத்தனை பஸ்கள் விட வேண்டும் என்பது பற்றி நன்றாக பரிசீலனை செய்து தான் முடிவு எடுக்கவேண்டும். ஆகவே Regional Transport Authority கேட்கிற எல்லா ரூட்டுகளையும் State Transport Authority அல்லது டிரான்ஸ்போர்ட் கமிஷனர் நிராகரித்து விடுகிறார் என்று சொல்லுவதற்கில்லை.

Division of routes, screening, etc.

* 671 Q.—**SRI V. K. KRISHNAMURTHY** (on behalf of **SRI S. LAZAR**): Will the Hon. the Minister for Electricity be pleased to state what steps the Government have taken to make the spirit of the Government Order issued in August 1958 regarding the division of routes, screening, etc., mandatory on the Road Traffic Authorities, consequent on the judgment of the Supreme Court in *Raman and Raman v. another*, pronounced in February 1959?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : Presumably the Member is under an impression that the direction issued in G.O. No. 2265, Home, dated 9th August 1958, is not being observed by Regional Transport Authorities and the Appellate Authorities as the rules issued under the Motor Vehicles Act. Government have no information so far that these directions have not been observed by any of the authorities. Therefore they have not considered it necessary to issue further instructions in this regard.

SRI A. VEDARATHNAM : ஸார், பஸ் முதலாளிகள் இந்த மாதிரி சுப்ரீம் கோர்ட்டுக்குப் போவது இப்போது சர்வசாதாரணமாக இருக்கிறது. ஆனால் சாங்ஷன் செய்யப்பட்ட ரூட்டுகளில் பஸ் போக விடாமல் தடை உத்தரவும் வாங்கி விடுகிறார்கள். இவ்விதம் தடை உத்தரவு வாங்க முடியாமல், சாங்ஷன் செய்த ரூட்டுகளில், அதில் எம்மாதிரியான சச்சரவுகள் இருந்தாலும் அது முடிவு ஆகிறது வரையிலும், அந்த ரூட்டுகளில் பஸ் ஓடுவதற்கு அரசாங்கம் ஏதாவது முயற்சி செய்யுமா?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : இன்றைக்கு இருக்கக் கூடிய சட்டங்களுக்கும் காண்ஸ்டிடியூஷனுக்கும் மரியாதை கொடுக்கவேண்டுமென்றால் சுப்ரீம் கோர்ட்டுக்கு போகிற யாரையும் நம்மால் தடை செய்ய முடியாது, தடை செய்யவும் கூடாது. ஆனால் கனம் அங்கத்தினர் அவர்கள் ஒரு காரியத்தை தெரிந்து கொள்ள வேண்டும், அதாவது பஸ் ஆபரேட்டர்கள் இம்மாதிரி கோர்ட்டுக்குப் போய் கொண்டிருக்கும்போது, என்ன நடக்கிறது என்று பார்த்தால், வேறு யாராவது ஹைக்கோர்ட்டில் ரிப்பேடிஷன் போட்டு ஒரு பஸ்ஸுக்கு பதிலாக இரண்டு பஸ் விடுகிறார்கள். ஆகவே கோர்ட்டுக்குப் போய்க் கொண்டிருப்பதால் முதலாளிகளுக்குத் தான் நஷ்டமே தவிர பொதுமக்களுக்கு எந்தவிதமான பாதகமும் இல்லை.

SRI K. VINAYAKAM : Sir, may I know whether the Hon. Minister is aware of the fact that these big bus magnates and big fleet-owners who own 50 or 60 buses and who manage to buy way the

[21st April 1960

bus routes from the small fleet-owners at Rs. 1 lakh and Rs. 1½ lakhs and if they did not submit to this kind of subjugation, they rush to the Supreme Court and High Court with a Writ Petition?

THE HON. SRI V. RAMAIAH: Sir, I do not think I can prevent any legitimate transaction of buses. If I totally prohibit it, then all sorts of complications and difficulties will arise. This question has been constantly considered by the Government and at one time, the Government took a decision that there need not be any hardship imposed on transport permits. However, I am not aware that permits are being sold for Rs. 1 lakh and Rs. 1½ lakhs. If any such instance is brought to the notice of the concerned Regional Transport Authority, I am sure they have sufficient material and power to punish the offenders and also to see that such people are completely screened off for any future permits.

Sir, as for their going before the Supreme Court and the High Court, as I have earlier stated, I cannot prevent them from doing so. I do not think that the big fleet-owners stifle these small operators by going to the Supreme Court or the High Court. That is a different matter altogether.

SRI K. B. S. MANI: புதிதாக தனிப்பட்டவர்களுக்குக் கொடுக்கப் படும் பஸ் ரூட்டுகளையும், எக்ஸ் ஸ்ரீஸ்மென்ஸ் அசோஸியேஷன் போன்ற ஸ்தாபனங்களால் நடத்தப்படும் பஸ் ரூட்டுகளையும் பொறுத்தவரையில், ஆர்.பி.ஏ., கமிஷனர் இவர்களால் ஸ்ரீஸ்மென்ஸ் கொடுக்கப்பட்ட பிறகு ரூட்டில் பஸ் ஒரே நிலையில், பழைய பெருச்சாளிகளை இருக்கும் பெரிய பஸ் முதலாளிகள் சப்ரீம் கோர்ட்டை இழுத்து, தங்கள் செல்வாக்கை உபயோகித்து, அவர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்ட அனுமதியை ரத்துசெய்யும்படி செய்கிறார்கள். இப்படிப்பட்ட கேஸ்களாவது சப்ரீம் கோர்ட்டுக்குப் போகாத வகையில் சட்டத்தைத் திருத்த அரசாங்கத்தார் நடவடிக்கை எடுப்பார்களா?

MR. SPEAKER: இதற்கு கனம் அமைச்சர் ஏற்கனவே பதில் சொல்லியிருக்கிறார்!

THE HON. SRI V. RAMAIAH: பஸ் ஒன்றைப் பழைய பெருச்சாளி என்று சொல்வது சரியல்ல என்று கூற விரும்புகிறேன். அவர்களுக்குத் திறமை அதிகமாக இருக்கிறது. அவர்கள் நீண்ட நாட்களாக அந்தத் தொழிலில் ஈடுபட்டிருக்கிறார்கள். அவர்கள் திறமை காரணமாக அதிக பஸ்களை வைத்துக்கொண்டிருக்கலாம். நான் ஏற்கனவே அளித்த ஒரு பதிலில், யாருக்கு பஸ் விட அனுமதி கொடுத்தாலும் அது சரியா இல்லையா என்று ஆராய்வதற்கு இரண்டு கட்டங்கள் இருக்கின்றன என்று சொன்னேன். முதலில் எஸ்.பி.ஏ.-யும் இரண்டாவதாக அதற்கு மேலே ஹைக்கோர்ட்டும் இருக்கின்றன. எனவே எல்லாம் முறைப்படி தான் செய்யப்பட்டுவருகிறதே தவிர, முறைகேடாக எதுவும் செய்யப்படவில்லை, யாருக்கும் விசேஷ சலுகையளிக்கும் முறையில் முடிவு எடுக்கப்படவில்லை என்பது எனக்குத் தெரிந்த தகவல். எனவே பெரிய பஸ் ஒன்றைப் பழைய பெருச்சாளி என்றோ புதுப் பெருச்சாளி என்றோ சொல்வதை விட்டுவிட வேண்டுமென்று சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

SRI M. C. MUTHUKUMARASWAMY: அதிகமாக பஸ்கள் வைத்திருக்கும் பெரிய பஸ் முதலாளிகள், தாங்கள் புதிய ரூட்டுகளுக்கு அனுமதி கேட்டால் அனுமதி கிடைக்கவில்லை என்ற காரணத்தால் தனிப்பட்டவர்களிடம் ஒப்பந்தம் செய்துகொண்டு அவர்களிடமிருந்து மறைமுகமாக அவர்களுக்குரிய ரூட்டுகளையும் வாங்கிக்கொள்கிறார்கள். அவர்கள் தனிப்பட்டவர்களிடமிருந்து ரூட்டுகளை அப்படிப் பெறுவதைக் கண்டுபிடிக்க அரசாங்கம் என்ன நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறது.

21st April 1960]

THE HON. SRI V. RAMAIAH : அதிகமாக பல்கள் வைத்திருப்பவர்கள், குறைவான பல்கள் வைத்திருப்பவர்கள், புதிதாக பல் தொழில் நடத்த ஆசைப்படுகிறவர்கள் இவர்கள் சம்பந்தமாக சமீபத்தில் ஒரு அரசாங்க உத்தரவு போட்டிருக்கிறோம். அதாவது, யார் யாருக்கு எந்தெந்த ரூட்டுகளை எந்தெந்தத் தகுதிகளின் பேரில் கொடுக்கவேண்டுமென்று உத்தரவு போட்டிருக்கிறோம். ப்ளீட் ஒனரலோ, வேறு ஏதாவது கம்பெனிகளோ தனிப்பட்ட ஸ்தாபனங்களோ அந்த உத்தரவை மறைமுகமாக எதிர்க்க ஏற்பாடு செய்திருந்தால் அதை ஆர்.டி.எ.-வின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வந்தால் அவர் எல்லாவற்றையும் பரிசீலித்துத்தான் முடிவு செய்கிறார்.

SRI V. K. KOTHANDARAMAN : ஒரு ப்ளீட் ஒனர் டெயரில் இன்னொரு ப்ளீட் ஒனர் பஸ் விடுவதைப் பற்றி அவர்கள் கவலைப் படுவதில்லை, நாமும் கவலைப்பட வேண்டியதில்லை. சமீபத்தில் போடப் பட்டுள்ள புதிய உத்தரவின் விளைவாக, சில யூனியன்கள், மத்தியதர வகுப்பினரான தொழிலாளர்கள் சங்கங்கள் ஆகியவைகளுக்கு 15 மைலுக்குட்பட்ட ரூட்டுகள் கொடுத்தால் கூட அவைகளையும் பிடுங்கிக்கொள்ளக் கூடிய முறையில் பிறர் வைக்கோர்ட்டிலேர் சுப்ரீம் கோர்ட்டிலோ அப்பீல் போடும் நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது. இதைத் தடுப்பதற்காவது மத்திய தர வகுப்பினரான தொழிலாளர்கள் முதலியவர்களுக்கு சட்டத்தில் சலுகை காட்ட சர்க்கார் முயற்சிக்குமா?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : இப்போதுள்ள நிலைமையில் அத்தகைய நடவடிக்கையை எடுக்கவேண்டுமானால், யாரும் ஹைக்கோர்ட்டுக்கோ சுப்ரீம் கோர்ட்டுக்கோ போவதைத் தடை செய்ய வேண்டும். அது முடியுமா என்றால், அது கண்டிப்பாக முடியாது.

Road Transport Re-organization Committee

* 672 Q.—**SRI T. KARIA GOUNDER** (on behalf of **SRI S. LAZAR**) : Will the Hon. the Minister for Electricity be pleased to state—

(a) whether the views of the Government have been asked for, by the Union Government on the Report of the Road Transport Re-organization Committee ;

(b) if so, the matters on which views have been asked for ; and

(c) whether the said Report will be placed in the library of the Legislature ?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : (a) Yes, Sir.

(b) The hon. Member is referred to the paper placed on the table of the House in connection with starred question No. 775.

(c) Yes, Sir. A copy of the Report has been furnished to the Library of the Madras Legislature.

MR. SPEAKER : I suggest that question No. 775, which also relates to the same subject, may be taken up now.

SRI S. M. ANNAMALAI : இந்தக் கேள்விக்கு மேஜைபீது வைக்கப் பட்டுள்ள பதில் ஏறத்தாழ 14 பக்கங்களுக்கு இருக்கிறது. அதைப் படிக்க மிக நேரமாகும். எனவே இக்கேள்விக்கு உபகேள்விகள் போட ஏறத்தாழ அரை மணி நேரம் வேண்டும்.

MR. SPEAKER : கனம் அங்கத்தினர் அந்த நோட்டீஸ் படித்துப் பார்த்தால்தானே உபகேள்விகளுக்கு அவ்வளவு நேரம் வேண்டுமா வேண்டாமா என்று சொல்ல முடியும் ?

[21st April 1960]

THE HON SRI V. RAMAIAH : இந்த நோட்டைப் படித்துப் பார்த்தால், உப கேள்வி கேட்பதற்கு ஒன்றுமே இல்லை என்பது தெரியும். என்னென்றால் அதில் கமிட்டியின் ரிப்போர்ட்டு இருக்கிறது; அரசாங்கம் என்னென்ன சொல்லியிருக்கிறது என்பதை விளக்கமாகத் தந்திருக்கிறோம். நோட்டைப் படித்த பிறகு, இன்னும் அதிகமாக விவரங்கள் வேண்டுமானால், தனிக் கேள்வி போட்டால் பதில் சொல்லலாம்.

SRI S. M. ANNAMALAI : இந்தக் கேள்வியின் பதிலை கனம் அங்கத்தினர்கள் படிக்க ரொம்ப நேரமாகும். எனவே இந்தக் கேள்வியை நாளை எடுத்துக்கொள்ளலாம்.

MR. SPEAKER : கனம் மந்திரி பதில் சொல்லட்டும். அதற்குப் பிறகுதானே கேள்வி வேண்டுமா, வேண்டாமா, அதிக நேரம் உப கேள்வி எழுங்கு வேண்டுமா வேண்டாமா என்பதையெல்லாம் தீர்மானம். பண்ண முடியும்?

Recommendations of the Road Transport Re-organization Committee

* 775 Q.—**SRI T. S. RAMASWAMI** (on behalf of **SRI K. SATTANATHA KARAYALAR**) : Will the Hon. the Minister for Electricity be pleased to state—

(a) whether this Government have received a copy of the recommendations of the Road Transport Re-organization Committee (Masani Committee) from the Government of India;

(b) whether this Government have expressed their views in the matter; and

(c) if so, what they are?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : (a) Yes, Sir.

(b) Yes, Sir.

(c) A statement ^a containing the views of this Government communicated to the Government of India is placed on the table of the House.

MR. SPEAKER : கனம் அங்கத்தினர்கள் இப்போது உப கேள்விகள் போடலாம்.

SRI S. M. ANNAMALAI : மேஜையில் வைக்கப்பட்டிருக்கும் நோட் 14 பக்கங்களுக்கு இருக்கிறது. எனவே இந்தக் கேள்விக்கு உப கேள்விகள் போட நாளை கனம் அங்கத்தினர்களை அனுமதிக்க வேண்டுமென்று தங்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

MR. SPEAKER : ஒவ்வொரு பேரும் சபையில் சபை ஆரம்ப மாவதற்கு அரை மணி நேரம் முன்னதாக வைக்கப்படுகிறது. கனம் அங்கத்தினர்கள் சபைக்கு முன்னதாக வந்து அவைகளைப் படித்து, உப கேள்விகள் போடத் தயாராயிருக்க வேண்டும்.

SRI S. M. ANNAMALAI : இந்த நோட் இன்று காலையில் தான் மேஜையில் வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. எனவே இதைப் படிக்க முடியவில்லை. இந்தக் கேள்வியை நாளை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

MR. SPEAKER : இந்தக் கேள்வியை நாளை எடுத்துக்கொள்ளலாம். நோட்டைப் படிக்கவில்லை என்று கனம் அங்கத்தினர் ஸ்ரீ எஸ்.எம். அண்ணாமலை சொல்கிறாரே.

THE HON. SRI V. RAMAIAH : We may take up both the questions tomorrow, Sir.

21st April 1960]

MR. SPEAKER : கேள்வி 672-ஐ இப்போது முடித்துவிடுவோம். கேள்வி 775-ஐ நாளை எடுத்துக்கொள்வோம்.

MR. SPEAKER: Next question.

SRI T. S. RAMASWAMI rose . . .

MR. SPEAKER: The hon. Member must have got up quickly before I called the next question.

SRI T. S. RAMASWAMI: Sir, I got up in my seat and also raised my hand.

MR. SPEAKER: All right. Let the hon. Member put the question.

SRI T. S. RAMASWAMI: Sir, may I know what prompted the Government to come to this conclusion, especially with reference to recommendation No. 4 in Chapter 2 and recommendation No. 11 in Chapter 3 of the report?

THE HON. SRI V. RAMAIAH: Sir, as both the questions, Nos. 672 and 775 relate to the same subject, I suggest that both of them may be taken up tomorrow for putting supplementary questions.

MR. SPEAKER: Yes, I have no objection.

Hospital for Ananthapuram village

* 764 Q.—SRI S. M. ANNAMALAI : கனம் ரெவின்யூ அமைச்சர் அவர்கள் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்கு பதிலளிப்பாரா—

(அ) வடாற்காடு மாவட்டம், போலூர் தாலுகா, அனந்தபுரம் கிராமத்திற்கு வைத்தியசாலை கோரி, 1-7-1959-ல் மகசூரும், எஸ். எம் அண்ணாமலையின் கடித எண் SMA/5 F vol. 111-1/48, தேதி 23-1-60-ம் வந்ததா?

(ஆ) அப்படியானால் அவைகளின் மீது எடுக்கப்பட்ட நடவடிக்கை என்ன?

THE HON. SRI M. A. MANICKAVELU: (a) Yes, Sir.

(b) The matter is under consideration.

Import of leather goods

* 765 Q.—SRI V. K. KOTHANDARAMAN : கனம் கைத்தொழில் அமைச்சர் அவர்கள் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்கு பதிலளிப்பாரா—

(அ) தோலால் செய்யப்படும் என்னென்ன சாமான்கள் இந்த ராஜ்யத்தில் வெளிநாடுகளிலிருந்து இறக்குமதி செய்யப்படுகின்றன?

(ஆ) 1951 முதல் 1957 வரை எவ்வளவு மதிப்புடைய சாமான்கள்?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: (a) & (b) A statement ^a is placed on the table of the House.

SRI V. K. KOTHANDARAMAN : : ஸார், தோலிலிருந்து செய்யக்கூடிய சாமான்கள் இறக்குமதியாவது 9,73,976 ரூபாய் மதிப்பில் இருந்து 5,21,262 ரூபாயாகக் குறைந்திருப்பதைப் பார்க்க சந்தோஷப்படக்கூடிய நிலைமை இருந்த போதிலும் நம் நாட்டிலிருந்து தோலை வாங்கிக் கொண்டுபோய் அங்கே பல ரூபத்தில் செய்து பீண்டும் நாமே அதை

[21st April 1960]

வாங்கக்கூடிய நிலைமை இருப்பதை விட நல்ல கை தேர்ந்த திறமையான தொழிலாளர்களைக் கொண்டு இங்கேயே அவற்றைச் செய்து நம் நாட்டில் உள்ளவர்கள் அனுபவிக்கவும், வெளி நாட்டுக்கு ஏற்றுமதி செய்யவும் தீவிர முயற்சி செய்யப்படுமா?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : கனம் அங்கத்தினர் சொல்வது போல் தாராளமாகச் செய்யலாம். தனியார் துறையில் யாராவது முன் வந்தால் சர்க்கார் உதவி செய்யத் தயாராக இருக்கிறது.

SRI A. VEDARATHNAM : ஸார், இந்த மேஜையின் மேல் வைக்கப்பட்டிருக்கும் அறிக்கையில் காணப்படும் “லெதர் பாக்ஸ், ட்ரங்க்ஸ்” எல்லாம் நம்முடைய மாநிலத்திலேயே நல்ல முறையில் செய்யப்படுகின்றனவா? அப்படி இருந்தால் வெளி நாட்டிலிருந்து என் இறக்குமதி செய்ய வேண்டும்? இங்கே அதே முறையில் உற்பத்தி செய்ய அரசாங்கம் முயற்சி செய்யுமா?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : இது “சுப்பீரியர் பினிஷ் லெதர்”. வெளி நாட்டில் “பினிஷ்” நம் நாட்டில் இருப்பதை விட நல்ல முறையில் செய்யப்பட்டிருக்கிறது. ஓரளவு இறக்குமதியை சர்க்கார் செய்து வருகிறது. நான் முன்பே சொன்னது போல் தனியார் துறையில் யாரும் முன் வந்தால் இங்கேயே உற்பத்தி செய்ய முடியும்.

SRI A. A. RASHEED : Is the Hon. Minister aware of the fact that these special skins are made out of the East India tanned leather and if so, have the Government taken any steps to manufacture them in our State as they are required in the textile industry for its machinery which are in great demand in Coimbatore and other places?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : Whenever hon. Members put a question whether the State is taking any steps, I have only to say that it is in the private sector and it is for the private parties to take steps. The Government can only give assistance. If it is the intention of the hon. Member that the Government should start such industries, I say that Government have no such intentions.

SRI T. KARIA GOUNDER : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, விண்ணமங்கலத்தில் ஆரம்பிக்கப்பட்டிருக்கும் தோல் பதனிடும் தொழிற்சாலையில் சர்க்கார் இந்த மாதிரி பதனிடும் தொழிலை ஆரம்பிக்க உத்தேசம் உண்டா? அப்படி உத்தேசம் இருந்தால் பயிற்சி பெற்றவர்களை அங்கே நியமிப்பார்களா?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : அது “டானிங்” அல்ல. விண்ணமங்கலத்தில் இருப்பது “உல் ப்ராஸ்சிங் இண்டஸ்ட்ரி”.

SRI P. G. MANICKAM : தோலினால் சாமான்கள் செய்ய வர்கள், தோலைப் பதனிடும்பவர்கள் ஆகியோரில் பெரும்பாலோர் ஹரி ஜனங்களாக இருப்பதினால் இவர்களுக்கு சர்க்காருடைய தொழிற்சாலையில் பயிற்சி கொடுக்கவும் பண உதவி செய்யவும் அரசாங்கம் முன் வருமா?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : Sir, the question relates to imports and I do not think, I can answer the question put by the hon. Member.

SRI T. T. DANIEL : May I know the assistance that the Government will be giving to improve the industry?

21st April 1960]

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: The question refers to imports from foreign countries. How can the Government give any assistance?

SRI V. K. RAMASWAMI MUDALIYAR: May I know from the Hon. Minister whether it will be possible in course of time to completely stop the import and thereby save foreign exchange and for that purpose, have the Government taken any steps to see that we also produce equally good quality skins?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: The imports, as the figures will show, is only negligible. In 1957-58, it is only Rs. 5,21,000. It is better to import high quality skins from abroad for the sake of putting up before the market and making our own people equal in skills like the imported ones. I do not think that we should completely prohibit the imports.

SRI A. A. RASHEED: The Hon. Minister said that there was only wool processing centre at Vinnamangalam. Is the Hon. Minister aware that there is a tanning-cum-training centre also at that place and the skins could be utilized for this purpose?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: The difference is this. The emphasis in Vinnamangalam is in wool processing. Of course we have an allied trade or industry of tanning. But the main emphasis is on wool processing.

Industrial Housing Scheme

* 766Q.—**SRI S. PAKKIRISAMI PILLAI:** Will the Hon. the Minister for Industries be pleased to state—

(a) whether any complaints have been received with regard to the houses constructed under the Industrial Housing Scheme sponsored by the Government of India in Sharma Nagar and Tiru-vi-ka-Nagar in the City of Madras;

(b) if so, the nature of the complaints; and

(c) how they were disposed of?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: (a) Yes, Sir.

(b) & (c) The complaints and the action taken are as follows:—

<i>Nature of complaint.</i>	<i>Action taken.</i>
Defect in Electricity connection	The Assistant Engineer (Electrical), North, was addressed and he has rectified the defects.
Severe damage of two houses	New houses were allotted to the tenants temporarily till their houses were got repaired.
Encroachment by the tenant of House No. 61, Sharma Nagar.	The worker was advised to remove the encroachment.
New allotment of House to a worker.	The worker has been allotted a house.
Minor repairs to the house occupied by T. P. Ramachandran.	The executive Engineer, P.W.D. has been requested to rectify the defects.
Obstruction to execution of work by Public Works Department.	The matter has been enquired into and suitable action taken.
Major repairs to certain houses	The repairs are being attended to by the Public Works Department.
Non-allotment of houses to Corporation.	A house has been allotted.
Requisition for Police patrols	Police patrols are being sent by the Commissioner of Police.
D.D.T. Spray (to combat mosquitoes)	The Corporation Health Officer has been addressed.
Provision of Telephone	Considered unnecessary.

[21st April 1960

*Nature of complaint.**Action taken.*

Repairs to certain houses in Thiru-vi-ka Nagar.	The Public Works Department have taken necessary action.
Removal of cremation ground near Sarma Nagar.	The matter has been taken up with the Commissioner, Corporation of Madras.
Shifting of shops	The Labour Officer has been asked to take suitable action.
Playground and recreation facilities for children in Sarma Nagar.	The Chief Engineer, P.W.D. (Gl.) has been addressed to hand over the sites to the Corporation for formation of parks, etc.
Shifting of water tap to another place in Sarma Nagar.	The Managing Committee has authorised the Labour Officer to inspect the place and take necessary action in the matter.
Provision of two light posts with lights near tenaments Nos. 153 and 469 in Thiru vi-ka Nagar.	The Assistant Engineer (Electrical), W.St., has been addressed by the Labour Officer.
Opening of Firewood Depot in Thiru-vi-ka Nagar.	The matter is under consideration of the Public Works Department.
Opening of Provision Store in Thiru-vi ka Nagar.	The matter is under consideration.

SRI A. A. RASHEED: If the answers are long, will it not be better for the Hon. Minister to print them in the form of statements and place them on the table of the House instead of the Hon. Minister reading it out on the floor of the House?

SRI T. S. RAMASWAMI: Sir, Tiru-Vi-Ka Nagar and Sharma Nagar are recent colonies. Some of the damages are described as serious and some as major. May I know the reasons for such damages?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: Sir, land is almost impossible to obtain in and around Madras. Necessarily we had to go and take lands which were originally wet fields and swampy lands or something of that kind. Thus, by normal standards, the places where we have put up both the Nagars could not be considered to be suitable lands for housing. Still in order to give housing facilities to the workers we chose wet agricultural lands and we have put up the houses and as a result there has been some little damage to the houses. But by and large, it has proved successful.

SRI S. PAKKIRISAMI PILLAI: இந்த இடங்களில் தண்ணீர் வசதி இல்லவே இல்லை. அதைக் குறித்து என்ன நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறார்கள்?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: மூன்று கிணறுகள் வெட்டப்பட்டிருக்கின்றன. அந்தக் கிணறுகளின் தண்ணீர் குடி தண்ணீர் தவிர மற்ற உபயோகங்களுக்குப் பயன்படுத்திக் கொள்ளலாம். குடிதண்ணீருக்காக ஒரு ஸ்கீம் போட்டிருக்கிறோம். பக்கத்தில் இருக்கும் குடிதண்ணீர்க் கிணற்றில் இருந்து தண்ணீரைப் பம்பு செய்து பாங்கில் இருந்து சப்ளை செய்ய ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது.

SRI V. K. KOTHANDARAMAN: ஸார், சர்மா நகரில் பாடசாலை ஒரு சிறிய வீட்டிலே உள்ளது. அதற்கென்று தனியாக ஒரு கட்டடம் கட்ட வேண்டுமென்றும், அங்கே ஒரு போஸ்ட் ஆபீஸ் தனியாக அமைக்கப்பட வேண்டுமென்றும், கம்யூனிடி ஹால் கட்ட வேண்டுமென்றும் கேட்டிருக்கிறார்கள். அதன் பேரில் என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டது? அதே போன்று பக்கத்தில் ஒரு பர்லாங் தூரத்தில் சுருகாடு 3 பக்கத்தில் இருக்கிறது. பிணம் வேகிற நேரத்தில் வாடை வீசுகிற காரணத்தினால் அந்த இடங்களில் உள்ள மக்கள் வியாதியால் பாதிக்கப்படும் நிலைமை ஏற்படுகிறது. அந்தச் சுருகாட்டை அப்புறப்படுத்த என்ன செய்யப்பட்டிருக்கிறது?

21st April 1960]

MR. SPEAKER : இவற்றுக்குத்தான் பதில் சொல்லிவிட்டாரே !

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : எல்லாவற்றுக்கும் பதில் சொல்லியிருக்கிறேன்.

SRI K. VINAYAKAM : Whereas both these colonies, Tiru-vi-Ka Nagar and Sharma Nagar are intended for industrial workers, there are many other slums that are old enough to be given lot of facilities and which are now lacking in them. Is it because the Industrial Minister takes extra interest in the industrial colonies only ?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : These are two separate heads of expenditure. Under the head for 'Subsidized Industrial Housing' we are spending money. There is another head for slum improvement under which also we are spending money for the improvement of slums. The total number of tenements built under the slum improvement scheme is 1,250 as against 1,000 built under the 'Subsidized Industrial Housing Scheme'. We have also given number of open developed places to the tune of 3,000 which we have not provided for industrial workers. The hon. Member will at least absolve me from any partiality. He will see from what I have stated that I apply my mind to both the problems.

SRI. K. ANBAZHAGAN : தொழிலாளர்களுடைய குடியிருப்புக்குத் தேவையான குடி தண்ணீர் நகராண்மைக் கழகத்தார் அளிப்பதர் யிருந்தால், அதற்கான தனிச் செலவு ஏற்படுகிறது. அதை அரசாங்கம் ஏற்றுக்கொள்ளவேண்டும் என்று கேட்டிருக்கிறார்களே, அந்தச் செலவுத் தொகையை அரசாங்கம் ஏற்றுக்கொண்டு வசதி செய்யுமா ? அல்லது கிணற்றுத் தண்ணீரைக் குடி தண்ணீராகக் கொடுப்பதானால், அது போதுமான அளவு அவர்களுக்குத் திருப்தியோடு குடிக்கக் கூடியதாக இருக்குமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : I was informed by the Corporation that it would not be possible for them to supply Red Hills water to this area. Therefore, we have suggested that water might be taken from a well that would be put up. Water has been tested at the Guindy Institute and found satisfactory and water will be taken from that well.

Multipurpose food factory

* 767 Q.—SRI N. K. PALANISAMI : Will the Hon. the Minister for Industries be pleased to state whether there is any proposal to start a multipurpose food factory in this State ?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : Yes, Sir.

SRI N. K. PALANISAMI : May I know the amount of capital needed for setting up the factory ?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : The scheme is somewhat different. The UNICEF will give 25,000 dollars worth of equipment and the machinery will be given to one of the oil expellers who will produce ten tons of groundnut flour out of which 7-1/2 tons will be handed over to the Government for being processed into multipurpose food and distributed.

[21st April 1960]

SRI V. K. RAMASWAMY MUDALIYAR: May I know when and where this factory will be started and what are the other multipurpose foods that are contemplated?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: The name 'multipurpose food' is not technically correct. This is high, intensive protein food. The factory will be started near Madras. We are having talks with one of the companies here which will manufacture this particular groundnut flour.

SRI N. K. PALANISAMI: May I know the amount of capital needed for the setting up of the factory? Is there any share for the Central Government either by way of grant or loan?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: That is what exactly I answered just now. I have said, there is nothing like capital for this industry. Twenty-five thousand dollars worth of machinery will be supplied by the UNICFE and that will be handed over by us to one or the concerns which are already doing similar job. And that company will give us 7-1/2 tons of groundnut flour every day and the cost of the machinery will be deducted from the price payable for the 7-1/2 tons of groundnut flour that we may take.

SRI A. A. RASHEED: Is it not a fact that food has only one purpose of keeping the body healthy? Therefore, what is the purpose of a multipurpose food?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: It is not only to keep the body healthy but also to keep our mind active and spirits high. It is considered that while a purely carbo-hydrate food is enough to maintain the body, protein and other foods are necessary for a good life. This food is intended to give these and other things necessary to lead a good life.

SRI A. VEDARATHNAM : குழந்தைகளுக்கான உணவுக்கு நீலகிரியில் ஒரு தொழிற்சாலை ஏற்படுத்துவதாக முன்னர் அரசாங்கம் அறிவித்ததே, அந்தத் தொழிற்சாலை என்ன ஆயிற்று? அதே உணவு தான் இங்கே தயார் செய்யப்படுகிறதா?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : இது வேறு. அது குழந்தைகளுக்கான உணவு தயாரிப்பதற்காக. அதற்கு தனி கேள்வி போட்டால் பதிலளிக்கலாம்.

SRI N. K. PALANISAMI: May I know whether this multipurpose food will be distributed freely to children when this factory is set up?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: The intention is to distribute it along with our midday meals to children.

Motor Vehicles Tax

* 768 Q.—**SRI M. P. SARATHI:** கனம் மின்சார அமைச்சர் அவர்கள் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்கு பதிலளிப்பாரா—

(அ) மோட்டார் வாகன வரியிலிருந்து ஸ்தல ஸ்தாபனங்களுக்கு எந்த அளவு நிதி வழங்கப்படுகிறது?

(ஆ) அந்த அளவை அதிகரிக்க யோசனையுண்டா?

(இ) ஸ்தல ஸ்தாபனங்களுக்குச் சொந்தமான மோட்டார் வாகனங்களுக்கு வரி விலக்கு அல்லது வரிச் சலுகை கொடுக்க யோசனை உண்டா?

21st April 1960]

THE HON. SRI V. RAMAIAH: (a) The amount paid to all local bodies each year is Rs. 46,76,250. Besides this, a sum of Rs. 13,59,671 is paid as compensation for loss of licence fees income which local bodies were collecting under Madras Local Boards Act and Madras District Municipalities Act.

(b) The Thanjavur District Development Council have requested Government to enhance the toll compensation. The Cuddalore Municipal Council has requested that the compensation fee for loss of income under licence fee may be revised. These requests are under examination.

(c) The answer is in the negative.

SRI S. M. ANNAMALAI : பஸ் ட்ரான்ஸ்போர்ட்டை சென்னை நகரில் தேசிய மயமாக்குவதற்கு முன் சென்னை கார்ப்பரேஷனல் நடத்தப்பட்ட வாகனங்களுக்கு வரி கிடையாது. ஆனால், இப்பொழுது அந்த வாகனங்களுக்கும் வாகன வரி வசூலிக்கப்படுகிறது. அதையாகிலும் ரத்து செய்ய சர்க்கார் முன்வருமா?

THE HON. SRI V. RAMAIAH: தனிக் கேள்வி வேண்டும்.

MR. SPEAKER : அடுத்த கேள்வியிலே கேளுங்கள்.

SRI N. MARUDACHALAM : நகர சபையின் உபயோகத்திற்காகத்தான் வான்களும், லாரிகளும், வாங்கப்படுகின்றன. வான்களும், லாரிகளும் நகரசபை எல்லைக்குள்ளேயே இருக்கின்றன. ஆகையால், அவைகளுக்கான வரியைத் தள்ளுபடி செய்யவேண்டுமென்று எல்லா நகரசபைகளும் ரிப்போர்ட் செய்திருக்கின்றனவே, அதன் பேரில் என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது?

MR. SPEAKER : அது கூட அடுத்த கேள்வியிலே கேளுங்கள்.

SRI K. ANBAZHAGAN : நகரசபைகள் முன்னாலிலே வசூலித்துக் கொண்டிருந்த “டோல்” வரியையும், சங்க வரியையும், அதேபோல் அவர்கள் வசூலித்துக்கொண்டிருந்த மோட்டார் லைசென்சு வரியையும் அரசாங்கம் எடுத்துக்கொண்டபோது, அவர்களுக்கு எந்த அடிப்படையிலே காம்பன்சேஷன் தருவதாக ஒத்துக் கொண்டார்களோ, அந்த அடிப்படை மூன்று ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறை மாற்றி திருத்தியமைக்கப்படும் என்று ஒத்துக்கொண்டிருந்தும், இதவரை முப்பது ஆண்டுகள் ஆகியும், அது மாற்றியமைக்கப்படவில்லை அல்லவா. அரசாங்கம் அதனை மாற்றியமைக்க முன்வருமா?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : இந்த வரி விதிப்பை லோகல் பாடஸ் எடுத்துக்கொண்ட நேரத்திலே, அவர்கள் 1931-ம் வருஷம் மார்ச்சு மாதக் கடைசியிலே, அதற்கு முன் இருந்த மூன்று வருஷங்களிலே எத்தனை வரி வந்ததோ, அதற்கு ஒரு சராசரி கணக்குப் போட்டு, அதன் பிரகாரம் ஒரு நிரந்தரமாக, இறுதி முடிவாகவே ஒரு முடிவு எடுக்கப்பட்டது. ஆகையால், மூன்று வருஷங்களுக்கு ஒரு தடவை திரும்பப் பரிசீலனை செய்யவேண்டும் என்ற அந்த முடிவு இல்லை.

* 769 Q.—**SRI S. M. ANNAMALAI:** (on behalf of **SRI M. P. SARATHI**) : கனம் மின்சார அமைச்சர் அவர்கள் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்கு பதிலளிப்பாரா?

(அ) இந்த ராஜ்யத்தில் வரி விலக்கு அளிக்கப்பட்டுள்ள மோட்டார் வாகனங்கள் எத்தனை?

(ஆ) வரிச் சலுகை காட்டப்பட்டுள்ள மோட்டார் வண்டிகள் எத்தனை?

(இ) வரிச் சலுகை, வரி விலக்கு அளிக்க என்ன விதிகள் கடைப்பிடிக்கப்படுகின்றன?

(ஈ) வைத்தியசாலைகள், கல்விச் சாலைகள் உபயோகிக்கும் மோட்டார் வண்டிகளுக்குச் சலுகையை அதிகரிக்க யோசனையிருக்கிறதா?

[21st April 1960]

THE HON. SRI V. RAMAIAH: (a) & (b) In 1959, 18 motor vehicles were exempted from payment of tax and three vehicles have been given tax concession.

(c) Under section 11 of the Madras Motor Vehicles Taxation Act, the Government can make an exemption or reduction in the rate of tax payable under the Madras Motor Vehicles Taxation Act. There are no specific rules laying down principles for granting tax concessions or exemptions. They are granted in exceptional circumstances only. Normally vehicles owned by the Government of India are exempted by virtue of the provisions of Article 285 of the Constitution of India. Vehicles owned by Consular officers and Trade Commissioners, vehicles supplied under the United Nations Children's Emergency Fund (UNICEF), vehicles of T.C.M. personnel and vehicles coming under other similar special arrangements with foreign countries are exempted. Vehicles used solely for agricultural purposes are also exempted.

Non-transport vehicles coming from other States and which have already paid motor vehicles tax in those States are exempt from further taxation in this State.

Vehicles of rulers of State, e.g., Travancore, Mysore, Pudukkottai, and the Governor are exempt from payment of tax.

Tax has been reduced in respect of certain vehicles kept for the use of Tourists.

According to a reciprocal arrangement with Andhra Pradesh Government stage carriages plying on routes lying in Madras and Andhra States are taxed at single rate and goods vehicles at one and one-sixth rate. The tax proceeds are divided between the two States.

Vehicles carrying more than five persons and plying within the City of Madras or within the limits of municipalities or within two contiguous municipalities are also allowed to pay reduced tax.

(d) The answer is in the negative.

SRI S. M. ANNAMALAI: சென்னை நகரில் பஸ் ட்ரான்ஸ் போர்ட்டை தேசிய மயமாக்குவதற்கு முன் ட்ரான்ஸ்போர்ட் நடத்தப்பட்ட போது, அவர்களுக்குச் சொந்தமான வாகனங்களுக்கு வரிவிலக்கு அளிக்கப்பட்டிருந்தது. ஆனால், இப்பொழுது அந்த வாகனங்களுக்கு வரி வசூலித்துக்கொண்டு வருகிறார்கள். அதையாகிலும் ரத்து செய்வதற்கு இந்தச் சர்க்கார் முன்வருமா?

THE HON. SRI V. RAMAIAH: கனம் அங்கத்தினர் அவர்கள் சென்னை நகர சபையே வரி போடக்கூடிய காலத்திலே அவர்களுடைய வாகனங்களுக்கு விதிவிலக்கு கொடுத்ததாகச் சொல்கிறார்கள். அதற்குத் தனி கேள்வி வேண்டும்.

SRI. N. MARUDACHALAM: எந்த முனிசிபாலிட்டி வரி விலக்கு வேண்டும் என்று கேட்டிருக்கிறது என்பதைத் தெரிவிக்க முடியுமா?

THE HON. SRI V. RAMAIAH: என்னிடத்தில் குறிப்பாக எந்த நகரசபை என்று இல்லாவிட்டாலும், பொதுவாக வரி விலக்கு வேண்டுமென்று எல்லா முனிசிபாலிட்டிகளும் கேட்டுக்கொண்டிருக்கின்றன.

21st April 1960]

SRI A. A. RASHEED : Is the Hon. Minister aware that the Madras City Corporation is paying a tax of Rs. 2 lakhs for their vehicles under the Motor Vehicles Taxation Act and if so, whether there is any proposal to exempt the Corporation vehicles from this tax ?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : The hon. Member may put a separate question.

SRI K. ANBAZHAGAN : சென்னை நகராண்மைக் கழகத்திற்கு நஷ்ட ஈடு தருகின்ற முறையிலே சென்னை மாநிலம் முழுவதற்கும் 66 லட்ச ரூபாய் மோட்டார் வெகிகிள்ஸ் டாக்ஸ் மூலம் வருமானம் வந்த நேரத்தில் 2 லட்ச ரூபாய் தீர்மானிக்கப்பட்டிருக்கிறது. இப்பொழுதும் சென்னை நகரிலேயே 75 லட்சம் வரும்போது அதே நஷ்ட ஈடு தந்து, மாநகராட்சியின் லாரி, மோட்டார்கள்க்கும் அரசாங்கம் வரி வசூலிப்பது என்பது அநீதியாக தோன்றவில்லையா ? அதை வசூலிக்காமல் நிறுத்து வதற்கு அரசாங்கம் முன்வருமா ?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : நான் முன்பு ஒரு கேள்விக்கு பதில் சொல்லக்கூடிய நேரத்தில் இந்த முடிவு 1931-வது வருஷத்தில் எடுக்கப்பட்ட முடிவு என்று சொன்னேன். அந்த முடிவு எடுத்த நேரத்திலே 1931-வது வருஷத்திற்கு முன்பு மூன்று வருஷங்களுக்கு என்ன சராசரி வருமானம் வந்ததோ அந்த அடிப்படையிலே வைத்துத் தான் நகரசபைக்கு எவ்வளவு பணம் கொடுக்கவேண்டுமென்று ஒரு முடிவு செய்தார்கள். அந்த முடிவு எடுத்த நேரத்தில் அதனால் அதிகமாக அரசாங்கத்திற்கு வருமானம் இல்லாமல் அரசாங்கத்தினுடைய பொது நிதியிலிருந்து கொடுத்து வந்ததை நாம் மறந்துவிடக்கூடாது. குறிப்பிட்ட ஒரு நிதியிலிருந்துதான் நகரசபைக்கு, லோகல் பாடசங்கு கொடுக்க வேண்டும் என்ற நிலையைக் காட்டிலும், மற்ற துறைகளிலும் மற்ற நிதிகளிலிருந்து பணம் கொடுத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள், ரஸ்தா பராமரிப்பிற்காக. குறிப்பாக சென்னை நகர சபைக்கு அடிக்கடி “அட்ஹாக் கிரான்ட்ஸ்” அரசாங்கம் கொடுத்துக்கொண்டிருக்கிறது என்பதை இந்த சபைக்கு தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

Goods-traffic

* 770 Q.—**SRI T. S. RAMASWAMI** (on behalf of **SRI K. SATTA-NATHA KARAYALAR**) : Will the Hon. the Minister for Electricity be pleased to state—

(a) the steps taken to encourage intra-Zonal and long-distance goods traffic in road transport during 1958-59; and

(b) the proposals before the Government for this year ?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : (a) The State has been divided into four zones each comprising of three or four districts. Government have ordered that public carrier permits issued by any one of the Regional Transport Authorities in a zone will be valid in the entire area forming that zone. Besides the zonal operation, it was ordered that an operator of a public carrier may be given three long-distance routes as hitherto granted by the State Transport Authority, Madras.

(b) The Government of India have suggested that Regional Transport Authorities may issue goods vehicles permits freely for distances up to 300 miles or within a radius of 150 miles subject to demand for it being there. This is under consideration.

[21st April 1960]

SRI A. A. RASHEED: May I know whether the Railway Ministry is opposed to long-distance goods traffic in road transport?

THE HON. SRI V. RAMAIAH: Under the present zonal arrangement of our State, I do not think the Railway Ministry has anything to do with it.

Central Legislation for the Administration of the Hindu Religious Endowments

* 771 Q.—**SRI S. M. ANNAMALAI:** கனம் உள்விவகார அமைச்சர் அவர்கள் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்கு பதிலளிப்பாரா—

(அ) மத்திய சர்க்காரே இந்து மத அறநிலையப் பாதுகாப்புச் சட்டம் கொண்டு வரவிருப்பது சர்க்காருக்குத் தெரியுமா?

(ஆ) அப்படியானால், அதைக் குறித்து சென்னைச் சர்க்கார் ஆலோசனைகள் எதேனும் கூறியுள்ளார்களா?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM: (a) No, Sir.

(b) Does not arise.

SRI S. M. ANNAMALAI: இதைக் குறித்து ஸர் லி. பி. ராமசுவாமி அய்யர் அவர்களுடைய தலைமையில் ஒரு கமிட்டியை மத்திய சர்க்கார் நியமித்திருப்பது இந்த சர்க்காருக்குத் தெரியுமா? அந்தக் கமிட்டியிடத்தில் இந்த சர்க்கார் ஏதாவதும் ஆலோசனை கூறியுள்ளார்களா?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM: விசாரணைக் கமிட்டி நியமிப்பது ஒரு விஷயம். சட்டம் செய்வது வேறு விஷயம். சட்டம் செய்யும் உத்தேசம் இருப்பதாக இந்த அரசாங்கத்திற்கு தகவல் இல்லை என்று தான் நான் சொன்னேன். இந்தக் கமிட்டி நியமிக்கப்பட்டிருக்கிறது. அந்தக் கமிட்டி இந்த அரசாங்கத்தினுடைய அபிப்பிராயங்களை இதுவரையில் கேட்கவில்லை.

SRI N. K. PALANISAMI: Since our Government have enacted a very good legislation regarding Hindu Religious Endowments, may I know why the Central Government want to probe into the matter again and whether there is any likelihood of revoking Article 26 of the Constitution to take action on mutts and other trusts?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM: I may tell the hon. Member that the legislation that this House enacted, relates only to this State and the Committee of Enquiry would deal with the entire country.

SRI K. VINAYAKAM: Sir, are the Government aware of the fact that one of our former Ministers, Sri K. Venkataswami Naidu, has been drafted on to this Committee as one of its Members? Was it done at the instance or advice of our Government or at their instance? Are the Government likely to place our proposals before that Committee?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM: Yes, Sir, I am aware of the fact that Sri K. Venkataswami Naidu is a Member of that Committee and I cannot say what advice this Government gave and all that.

21st April 1960]

Inter-State road transports

* 772 Q.—SRI N. K. PALANISAMI, SRI S. LAZAR AND SRI M. P. SARATHI: Will the Hon. the Minister for Electricity be pleased to state—

(a) the steps taken by the Government for the development of Inter-State Road Transport System;

(b) the stage at which the proposal stands; and

(c) the results of the action taken ?

THE HON. SRI V. RAMAIAH: (a) to (c) This Government have entered into reciprocal arrangements with the neighbouring States of Andhra Pradesh and Pondicherry in regard to grant of permits for transport vehicles plying on inter-State routes between Madras and the States mentioned above. As regards Kerala and Mysore, the matter is under correspondence with the respective Governments. The particulars are as follows:—

(i) *Madras and Andhra Pradesh—Buses.*—Buses would be introduced on inter-State routes on parity basis (i.e., fifty fifty basis) on existing as well as on new routes. The minimum to be introduced on any one occasion will be two.

Lorries.—Each State will issue 2,000 permits. The authority in the other State should countersign the permit without following the usual procedure.

(ii) *Madras-Pondicherry—Buses.*—(a) Permits should be issued on any route between the two States in the ratio of 4 : 1 as Madras : Pondicherry State.

(b) In the case of one enclave to another enclave of Pondicherry, if the intervening distance in Madras State is not more than five miles, permits can be granted exclusively by the Pondicherry authorities. The existing permits granted by Pondicherry authorities will be regularized.

Lorries.—The permits would be granted in the ratio of 4:1 as Madras:Pondicherry. The actual number of permits to be issued is under correspondence with Pondicherry State.

(iii) *Madras-Mysore—Buses.*—(a) Permits would be granted on parity basis based on the mileage of a route in each State. At present the ratio between Madras operators and Mysore operators is in the ratio of 37 : 6. The adequacy of buses on the existing routes will be examined and additional permits granted on the basis of parity cited. If the imbalance specified is not corrected by this procedure, the existing permits of Madras operators may be renewed once and then parity achieved within a period of six years. This arrangement has been ratified by this Government. The concurrence of Mysore Government is awaited.

Lorries.—Permits would be granted to 300 lorries by each State. A proposal to increase the number to 375 is under consideration.

(iv) *Madras-Kerala—Buses.*—Routes should be shared between the two States with reference to the importance of each route.

[21st April 1960]

Lorries.—At present 215 lorries of Madras operators are plying in Kerala State and 454 lorries of Kerala operators in Madras State. It is proposed to grant 167 more permits to Madras operators. This is under correspondence with the Government of Kerala.

SRI N. K. PALANISAMI: May I know when these arrangements will be finalized and when they will be implemented?

THE HON. SRI V. RAMAIAH: We have not finalised it. The matter is under correspondence with the concerned States.

Periyar lake

* 773 Q.—**SRI N. R. THIAGARAJAN:** Will the Hon. the Minister for Works be pleased to state—

(a) whether the supplies from the Periyar lake in Madurai district have been stopped on March 20th;

(b) whether it affects the ryots in Periyakulam taluk who have been usually irrigating their lands with Suruliyar waters; and

(c) whether permission will be granted to use the Suruliyar waters as usual from the Periyar tunnel to the Vaigai Dam?

THE HON. SRI P. KAKKAN: (a) No, Sir.

(b) No, Sir.

(c) No special permission is necessary to use the Suruliyar water, since the ryots under the Suruliyar channel are entitled to the spring flows during the closure period.

SRI N. R. THIAGARAJAN: பெரியார் தண்ணீர் வருவதற்கு முன்பு சுருளியாற்றில் வழக்கமாக 365 நாட்களும் தண்ணீர் வந்து கொண்டிருந்தது. மழைத் தண்ணீரும் ஊற்றுத் தண்ணீரும் நிறைய வந்து கொண்டிருந்தது. இந்தத் தண்ணீரை வழக்கமாக பாய்ச்சிக்கொண்டிருந்தார்கள். எலக்டிரிசிடி ஸிஸ்டம் வந்தபொழுது இப்பொழுது 9 மாதங்களுக்குப் பதிலாக 12 மாதங்களும் தண்ணீர் விடப்படுகிறது. 12 மாதங்களில் 3 மாதங்கள் தண்ணீர் விடாமல் இருந்தால், வழக்கமாக பாய்ச்சிக்கொண்டிருந்தபடி தண்ணீர் பாய்ச்சுவதில் கஷ்டம் ஏற்படுகிறது. ஆகவே, சுருளியாறு பாசன வசதியைச் செய்துகொடுக்க அரசாங்கம் முன்வருமா? இதை அனுதாபத்துடன் பரிசீலனை செய்து விவசாயிகளின் கஷ்டத்தை நீக்குவார்களா?

THE HON. SRI P. KAKKAN: சுருளியாற்றுத் தண்ணீரை எடுத்துக் கொள்வதற்கு அவர்களுக்கு உரிமை உண்டு. 1932-ம் வருஷம் செப்டம்பர் மாதம் 20-ம் தேதியிட்ட ஜி. ஓ. 1972-ன்படி சுருளியாற்றின் தண்ணீரை எடுத்துக்கொள்ளுவதற்கு உரிமை உண்டு. தண்ணீர் தடைப்படுத்தப்படமாட்டாது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

SRI N. R. THIYAGARAJAN: இப்பொழுது, சுருளியார், பெரியார் என்று வெவ்வேறாக இல்லை. சுருளியாற்றில் வரும் தண்ணீரை, அங்குள்ள அதிகாரிகள் பாசனத்திற்குக் கொடுக்க மறுக்கிறார்கள். ஆகவே, அவர்களுக்கு தகுந்த உத்தரவு போடுவார்களா அரசாங்கம்?

THE HON. SRI P. KAKKAN: எனக்கு வந்திருக்கும் தகவல், கலெக்டரும், எக்ஸிக்யூடிவ் என்ஜினீயரும் தண்ணீர் கொடுக்கிறார்கள் என்பதுதான்.

Export of bones

* 774 Q.—**SRI M. P. SARATHI:** Will the Hon. the Minister for Industries be pleased to state—

(a) whether bones are being exported from this State;

21st April 1960]

(b) the average extent of export; and

(c) whether there is a scheme to prevent the export and use the same in this State?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: (a) Raw bones are not exported from this State and only the bone products like bone crushed, bone grist, etc., are exported to foreign countries.

(b) A quantity of 1,10,580 cwts. (one lakh, ten thousand and five hundred and eighty only) of bone products were exported from this State during 1958-59.

(c) The Government of India were addressed to ban the export of bonemeal, bone grist, etc., which are manufactured from bones to utilize them locally as manures.

SRI K. R. NALLASIVAM : சமுதாய அபிவிருத்தித் திட்டத்தில் இந்த எலும்பு நிலையங்கள் பூரா ஒழுங்காக வேலை செய்ய வில்லை. ஆகவே, இவற்றை சர்க்கார் ஒழுங்காக வேலை செய்யச் செய்து, விவசாயிகளுக்கு இந்த எலும்புத் தூள் கிடைக்கச் செய்வார்களா?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: எங்கு அப்படி ஒழுங்காக வேலை செய்யவில்லையென்று அங்கத்தினர் சொன்னால் தெரிந்துக் கொள்ளலாம்.

Prohibition

* 776 Q.—**SRI S. M. ANNAMALAI:** கனம் உள்விவகார அமைச்சர் அவர்கள் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விக்கு பதிலளிப்பாரா—

இம்மாநிலத்தில் மதுவிலக்குத் திட்டத்தை ஒழிப்பதற்கு ஒரு இயக்கம் ஏற்பட்டிருப்பது உண்மையா?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM: The Government have no information.

Revision of the scales of pay of Police Officers.

* 777 Q.—**SRI N. K. PALANISAMI:** Will the Hon. the Minister for Home be pleased to state whether there was any suggestion made at the Conference of State Chief Ministers held at Delhi on 20th March 1960 for increasing the pay scales of Indian Police Officers?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM: It will not be in public interest to disclose the nature of matters discussed at this Conference.

SRI N. K. PALANISAMI: Sir, may I know the rank of officers for whom the question of raising the salaries was considered?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM: I have said that I cannot give any information about the discussions. Therefore, there cannot be a supplementary question like this.

Promotion to the posts of Deputy Collectors

* 778 Q.—**SRI V. ARUNACHALA THEVAR:** Will the Hon. the Minister for Revenue be pleased to state on what basis regular and temporary promotions to the posts of Deputy Collectors are made?

THE HON. SRI M. A. MANICKAVELU: Tahsildars and Superintendents of the Board of Revenue and Secretariat who are qualified for recruitment by transfer as Deputy Collectors and with better

[21st April 1960]

records are included in the regular list of Deputy Collectors, while qualified candidates with comparatively less brilliant records are included in the temporary list. The preparation of the regular and temporary lists is made in consultation with the Madras Public Service Commission.

SRI V. ARUNACHALA THEVAR : டிப்டி கலெக்டர்கள் இரண்டு வெவ்வேறு அடிப்படையில் நிரந்தரமாகவும், தற்காலிகமாகவும் பதவி உயர்வுகள் கொடுத்து நியமிக்கப்படுகிறார்கள் தற்காலிக அடிப்படையில் சிலகாலம் வேலைப் பார்த்து பின்பு அவர்களை ரிவெர்ட் செய்துவிட்டு நிரந்தர அடிப்படையில் மற்றவருக்கு உயர்வு கொடுத்து வேலை கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறதா? அப்படியானால் அதன் காரணம் என்ன? இதனால் பாதிக்கப்பட்டவர்கள் எத்தனை பேர்?

THE HON. SRI M. A. MANICKAVELU : ஒரு வருஷத்திலே எத்தனை டெப்டி கலெக்டர்கள் வேண்டும் என்று கணக்கிடப்பட்டபிறகு, அவர்களுடைய சர்வீஸ் நல்ல முறையில் இருந்தால் அதன் பேரில் ரெகுலர் லிஸ்ட் இருக்கிறது; அதோடு அவ்வப்பொழுது, அவசரமாக வேண்டும் போது, டெம்பரரிாக லிஸ்ட் வைக்கிறோம். ரெகுலர் லிஸ்ட் தான் ரெகுலராக இருக்கிறது. டெம்பரரி என்றாலும், பரிசீலனை செய்யும்போது, அந்த ரிகார்ட் நல்லதாக இருந்தால், அதுவும் சேர்க்கப்படும். டெம்பரரியாக இருந்தார் என்பதனால் ஒரு உரிமை ஏற்படவில்லை. அதிலிருந்து, ரெகுலர் லிஸ்டில் சேர்க்கவேண்டும் என்று எதிர்பார்ப்பது சரியில்லை.

SRI M. R. KANDASWAMY MUDALIYAR : தற்சமயம் டெப்டி கலெக்டர்கள் நியாயமான, சரியான முறையிலே பரிசீலனை செய்து உத்தியோகம் கொடுக்கப்படவில்லை என்ற புகார்களை விசாரித்து நடவடிக்கைகள் எடுக்க அரசாங்கம் ஏற்பாடு செய்து இருக்கிறதா?

THE HON. SRI M. A. MANICKAVELU : புகாரை நாம் கணக்குப் பார்க்க முடியாது. ரொம்ப நன்றாகச் செய்தால் கூட, புகார் வருகிறது. இதிலே கவர்ன்மெண்டே செய்துவிடவில்லை; முதலிலே போட்டு பரிசீலனை செய்கிறது, அதன் பிறகு சர்வீஸ் கமிஷன் பரிசீலனை செய்கிறது, அதற்கு பிற்பாடுதான் அரசாங்கத்திற்கு வந்து, கடைசியாக அரசாங்கம் முடிவு எடுக்கிறது. அப்படி இரண்டு வடிகட்டல் நடக்கிறது.

SRI P. G. MANICKAM : சார், 1959-60-ல் எத்தனை டெப்டி கலெக்டர் பதவிகள் இருந்தன, எத்தனை பேர் எடுக்கப் பட்டார்கள், அதில் எத்தனை ஹரிஜனங்கள்?

THE HON. SRI M. A. MANICKAVELU : இதிலே எத்தனை ஹரிஜனங்கள் என்ற தகவல் இல்லை. 1958-ல், 24 பேர் ரெகுலர் லிஸ்டிலும், 17 பேர் டெம்பரரி லிஸ்டிலும், 1959-ம் வருஷத்தில் 18 பேர் ரெகுலர் லிஸ்டிலும், 10 பேர் டெம்பரரி லிஸ்டிலும் இருந்தார்கள்.

SRI K. R. VISWANATHAN : May I know whether the Government will take care to see that candidates who have been promoted as Deputy Collectors on temporary basis are not made to suffer or their claims made to suffer on account of their temporary service when claims for regular appointments to posts of Deputy Collectors are considered?

THE HON. SRI M. A. MANICKAVELU : Temporary service cannot be taken into account for purposes of regular service. But people who are in the regular list, if they conform to the requirements of tests and all that, are being taken,

21st April 1960]

Prosecution against taxi and auto-rickshaw drivers

* 779 Q.—SRI N. K. PALANISAMI: Will the Hon. the Minister for Electricity be pleased to state—

(a) whether large number of taxi-drivers and auto-rickshaw drivers were prosecuted on 24th, 25th and 26th February 1960 for petty offences in the City of Madras;

(b) the nature of offences committed by the drivers;

(c) whether the traffic was jammed at 10 p.m. on 26th February night near Wellington Talkies; and

(d) if so, the reasons therefor?

THE HON. SRI V. RAMAIAH: (a) Ninety-four taxi drivers and thirty auto-rickshaw drivers were charged on 24th, 25th and 26th February.

(b) The offences committed by them were overspeeding, parking in no parking areas, driving without lights, causing obstruction, refusing to ply, not maintaining trip sheets, not displaying public service vehicle driver's badge, etc.

(c) Yes, Sir.

(d) On 26th February 1960, at about 9-40 p.m., the Sub-Inspector of Police, Traffic Propaganda Section, was regulating traffic on Mount Road at the General Patters Road Junction. He noticed a baby taxi stopping at the centre of the junction for the purpose of picking up passengers. As the vehicle was causing obstruction to the other traffic, the Sub-Inspector of Police directed the driver to move the vehicle and served the driver with a Police notice for causing obstruction. The taxi driver refused to receive it and the other taxis that were passing by also stopped in the middle of Mount Road and General Patters Road. This caused a traffic jam.

SRI N. K. PALANISAMI: May I know, Sir, whether stoppings in such cases have been provided for the baby taxis and auto-rickshaws? If there are no stoppings, may I know why the Government have prosecuted hundreds of taxi drivers?

THE HON. SRI V. RAMAIAH: There are taxi-stands. These prosecutions, as I have indicated in my answer to clause (b) of the question, are not only for stopping the vehicles in wrong places, but for many other reasons, which I have narrated.

SRI K. VINAYAKAM: Sir, is the Hon. Minister aware of a recent judgment of the High Court wherein a remark was made that just parking a vehicle on the side of the road was no offence? The driver concerned was exonerated by that judgment. Is the Hon. Minister aware that if the taxi drivers take the case to the Court of law, it will not stand the test of law?

MR. SPEAKER: The Hon. Minister is not prepared to give legal opinion.

SRI K. VINAYAKAM: Is he aware of this?

(No answer.)

[21st April 1960

9-30
a.m.

SRI A. GOVINDASAMY : சார், பொது மக்கள் டாக்சியி லிருந்து ஒரு குறிப்பிட்ட இடத்தில் இரங்க நேரிடும் நேரத்தில், அங்கிருக்கும் போலீஸ்காரர்கள் பழிவாங்கும் நோக்கத்தோடு, டாக்சி ட்ரைவர்கள் மீது நடவடிக்கை எடுத்து, சார்ஜ் ஷீட் போடுவது அரசாங்கத்திற்குத் தெரியுமா?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : அதைப் போன்ற புகார் என் கவனத்திற்குக் கொண்டுவரப்படவில்லை.

SRI N. K. PALANISAMI : May I know, Sir, whether on the 26th February 1960 near the Wellington Talkies, a particular family was stopped for four hours, because the taxi in which they were travelling was stopped near the Wellington Talkies? If so, may I know why the Government took such a drastic step?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : The hon. Member may put a separate question.

Implementation of certain Acts

* 780 Q—**SRI V. K. KOTHANDARAMAN :** கனம் கைத்தொழில் அமைச்சர் அவர்கள் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்கு பதிலளிப்பாரா—

(அ) ஒட்டல், பீடி, தொழிலாளர் சட்டத்தைப் பராமரிக்க அதிகாரிகளையும், சிப்பந்திகளையும் நியமிக்க சேங்ஷன் செய்யப்பட்டதா?

(ஆ) அப்படியானால் என் இதுவரை நியமிக்கப்படவில்லை?

(இ) சேங்ஷன் செய்து எவ்வளவு நாள் ஆகிறது?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : (a) Yes, Sir.

(b) Orders have been issued appointing officers to the posts sanctioned.

(c) Nearly four months.

SRI V. K. KOTHANDARAMAN : அந்தக் காரியாலயங்கள் திறந்தாகி விட்டனவா? இல்லையென்றால் அப்படித் திறக்கப்படுவதற்கு ஆலோசிக்கப் படுகிறதா? அப்படியானால் எந்தந்த இடங்களில் அந்தக் காரியாலயங்களைத் திறக்கப்போகிறார்கள்?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : இப்பொழுது லேபர் ஆபீசர்களுக்கு காரியாலயங்கள் இருக்கின்றன. இவர்களுக்கு என்று புதியதாக திறக்கவேண்டிய அவசியம் இல்லை. எந்தந்த இடங்களில் அந்தக் காரியாலயங்கள் திறக்கப்படும் என்பது கூடிய சீக்கிரம் முடிவு செய்யப்படும்.

SRI N. MARUDACHALAM : பீடித் தொழிலாளர்கள் சட்டத்தில் இந்த லைசென்ஸ் விஷயமாக ஆறு மாதங்களாக ஒத்திப்போட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்களே, அதற்குக் காரணம் என்ன?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : லைசென்சை உடனடியாக வாங்க வேண்டுமென்று சொன்னால் பீடித் தொழிலாளர்கள் சங்கத்திலிருந்து பல மனுக்கள் சர்க்காருக்கு வருகின்றன. பீடித் தொழிலை முதலாளிகளும் மூடி விடுகிறார்கள். ஆகையால் அவர்களுக்கும் கொஞ்சம் அவகாசம் கொடுத்துத்தான் அதை அமுலுக்குக் கொண்டு வரவேண்டும் என்று யோசனை செய்து முடிவு செய்யப்பட்டது.

MR. SPEAKER : Questions are over.

21st April 1960]

[Note.—An asterisk (*) at the commencement of a speech indicates revision by the Member.]

II.—GOVERNMENT BILL.

THE MADRAS CITY TENANTS' PROTECTION (AMENDMENT) BILL, 1959
(L.A. BILL NO. 26 OF 1959).

THE HON. SRI M. A. MANICKAVELU: Sir, I beg to present the Report of the Select Committee on the Madras City Tenants' Protection (Amendment) Bill, 1959 (L.A. Bill No. 26 of 1959)*.

III.—VOTING ON DEMANDS FOR GRANTS FOR THE YEAR 1960-61—cont.
DEMAND XXV—LABOUR INCLUDING FACTORIES.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: Mr. Speaker, on the recommendation of the Governor, I move—

“That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 30,61,700 under Demand XXV—Labour including Factories.”

MR. SPEAKER: Motion moved—

“That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 30,61,700 under Demand XXV—Labour including Factories.”

SRI S. PAKKIRISAMI PILLAI: Sir, I move the Cut Motion standing in my name, viz.—

“That the allotment of Rs. 30,61,700 under Demand XXV--Labour including Factories—be reduced by Rs. 100.”

MR. SPEAKER: Motion moved—

“That the allotment of Rs. 30,61,700 under Demand XXV—Labour including Factories—be reduced by Rs. 100.”

* THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மானியக் கோரிக்கையை சமர்ப்பிக்கிறபோது 1959-60-ம் வருஷத்தில் தொழிலாளர்களுடைய இலாகா செயல்பட்டிருக்கிற விஷயங்கள் எல்லாவற்றையும் புத்தக ரூபமாக அச்சடித்துக் கனம் அங்கத்தினர்களுக்கு அனுப்பப்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே அவைகளை விட இன்னும் அதிகமாக நான் குறிப்பிட்டுச் சொல்வதற்கு இல்லை. முக்கியமாக ஒன்றிரண்டு விஷயங்களை மட்டும் கூறவிரும்புகிறேன்.

(Sri M. Jagannathan in the Chair.)

1960-61-ம் வருஷத்தில் இந்த இலாகா திருத்தி அமைக்கப்படுகிறது. “பாக்டரிஸ் செக்ஷன்” “லேபர் செக்ஷன்” என்று இரண்டு பிரிவாகப் பிரித்து பாக்டரி செக்ஷனில் 25 அசிஸ்டெண்ட் இன்ஸ்பெக்டர்களையும் லேபர் செக்ஷனில் 10 இன்ஸ்பெக்டர்களையும் போட்டு ஆக 35 இன்ஸ்பெக்டர்களை எல்லா பாக்டரிகளுக்கும் நியமிக்கப்போகிறோம். அவர்கள் நம்முடைய ராஜ்யத்தில் இருக்கக்கூடிய பாக்டரிகளை மாத்திரம் தான் பரிசீலனை செய்வது, கண்காணிப்பது முதலியவைகளைச் செய்வார்கள். அவ்வாறு செய்கிறபோது ஒவ்வொரு இன்ஸ்பெக்டரும் சற்றேறக்குறைய 150 பாக்டரிகளை இன்ஸ்பெக்ஷன் செய்யும்படியான நிலைமை ஏற்படும். சர்வ தேசத்தொழிலாளர்கள் ஸ்தாபனத்தின் நியதிப்படி 140 பாக்டரிகளை இன்ஸ்பெக்ஷன் செய்வது தான் முறை என்று அவர்கள் தீர்மானித்திருக்கிறார்கள். ஆகவே தேசன்னை ராஜ்யத்தில் ஐ.எஸ்.ஓ. ஸ்தாபனப்படி பாக்டரி இன்ஸ்பெக்ஷன் 1960-61-ல் வந்து விடுகிறது என்பதை நான் மகிழ்ச்சியுடன் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அச்சடித்துக் கொடுக்கப்பட்ட பிரசுரத்தை கனம் அங்கத்தினர்கள் பார்த்தால் அதில் ஆக்சிடெண்ட் எண்ணிக்கை அதிகரித்திருப்பதைப் பார்க்கலாம். அகில இந்தியாவில் இந்த ஆக்சிடெண்ட் இன்னும் அதிகமாக இருந்து கொண்டிருக்கிறது. அதைப்பற்றி டில்லியில் எல்லோரும் கூடி விவா

தித்து, அந்த மாநாட்டில், பாக்டரி இன்ஸ்பெக்டர் இன்னும் நன்றாகப் பலப்படுத்தப்பட வேண்டும், அதைச் சிறந்த முறையில் அமைக்க வேண்டும், ஆக்சிடெண்ட் நடக்காதபடி பார்த்துக்கொள்ள வேண்டும் என்ற பல முடிவுகள் செய்யப்பட்டன.

(Mr. Speaker in the Chair.)

அதன் முடிவுப்படி நாம் சென்னை ராஜ்யத்தில் பாக்டரி இன்ஸ்பெக்டர் நன்றாகப் பலப்படுத்த ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. மினிமம் வேஜஸ் ஆக்ட், கேடரிங் எஸ்டாபிளிஷ்மெண்ட் ஆக்ட் என்ற இரண்டு நான் டெக்னிகல் ஆக்ட்களையும் மற்றும்முள்ள எல்லா “நான்-டெக்னிகல்” ஆக்ட்களையும் அமுல் நடத்துவதற்கு தனியாகப் பிரித்து தனி டிபுடி கமிஷனர் போட்டு அந்தச் சட்டங்களை, அதாவது நான்-டெக்னிகல் ஆக்ட் எல்லாவற்றையும், நல்ல முறையில் நடத்துவதற்கு ஏற்பாடு செய்திருக்கிறோம். இந்தப் பிரிவினையின் காரணமாக பாக்டரி இன்ஸ்பெக்டர்கள் நல்ல சிறந்த முறையில் செய்யப்படும். இதர “நான்-டெக்னிகல்” பரிபாலனத்தை நன்றாக நடத்த முடியும் என்பதையும் நான் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக நாம் நிறைவேற்றியிருக்கிற “கேடரிங் எஸ்டாபிளிஷ்மெண்ட் ஆக்ட்” முதலியவைகளுக்கு “அப்பெல்லேட் அதாரிட்டி” வேண்டும் என்று சொல்லி இருக்கிறோம். அந்த விதிப்படி லேபர் ஆபீசர்கள் எல்லோரும் “அப்பெல்லேட் அதாரிட்டிகளாக” ஆகிறார்கள். அந்த முறையில் அவர்களை “லேபர் அப்பெல்லேட் அதாரிட்டிகளாக” நியமித்திருக்கிறோம்.

இரண்டு வருஷங்களுக்கு முன்பு “கோட் ஆப் டிசிப்ளின்” என்று ஒன்றை அமைத்தோம். அதில் தொழிலாளர்கள் பிரதிநிதிகள், முதலாளிகளின் பிரதிநிதிகள் சர்க்காருடைய பிரதிநிதிகள் எல்லோரும் சேர்ந்து ஏற்றுக்கொள்வதை அதை நடைமுறைக்கு ஏற்றுக் கொள்ளப்படும். அப்படி அவற்றை அமுல் நடத்தினால் அதில் எந்த விதமான குறைபாடுகளும் ஏற்படாது, இவற்றையெல்லாம் பரிசீலனை செய்வதற்கு “எவாலியூவேஷன் அண்ட் இம்ப்ளிமெண்டேஷன் கமிட்டி” என்று ஒன்றை நியமித்திருக்கிறோம். அந்தக் கமிட்டிக்கு அசிஸ்டெண்ட் கமிஷனர் ஆப் லேபர் ஒருவரையும் அதிகாரியாக நியமித்து இந்த விஷயங்களை யெல்லாம் பரிசீலனை செய்வதற்கு சர்க்கார் ஏற்பாடு செய்திருக்கிறது. இந்தக் கமிட்டி நம் ராஜ்யத்திலுள்ள பல வேலை நிறுவனங்களைப் பரிசீலனை செய்வது என்று எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறது. பின்னி இஞ்சினியரிங், மதுரை மில்ஸ், இந்த இரண்டு இடங்களிலும் தொழில் தகராறுகள் ஏற்பட்டதன் காரணம் என்ன என்பதையும், அதைத் தவிர்த்திருக்க முடியுமா என்பதையும், இனிமேல் அப்படி வராமல் இருப்பதற்கு என்ன நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்பதைப்பற்றியும் பரிசீலனை செய்து பார்க்கும். இவைகளையெல்லாம் ஆராய்ச்சி செய்வதற்கு இந்தக் கமிட்டி முன் வந்திருக்கிறது. அப்படிப் பரிசீலனை செய்து அவர்கள் தங்களுடைய அபிப்பிராயத்தைத் தெரிவிப்பார்களானால் அது தொழில் சங்கங்களுக்கும் மற்றவைகளுக்கும் உதவியாக இருக்கும் என்று நினைக்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக வொர்க்கர்ஸ் எடுகேஷனை நம்முடைய ராஜ்யத்தில் இந்த வருஷத்திலிருந்து ஆரம்பிப்பதாக ஏற்பாடு செய்திருக்கிறோம். இதற்காக அதில் பயிற்சி பெற்ற ஒருவர் வேண்டும் என்பதற்காகவும் அவர் தான் சிறந்த முறையில் தொழிலாளர்களுடைய இந்தத் தத்துவங்களை எடுத்து விளக்க முடியும் என்று எண்ணி கல்கத்தாவில் அவருக்குப் பயிற்சி அளிப்பதற்கு அனுப்பி இருக்கிறோம். அவர் வந்தவுடன் அது இங்கே ஆரம்பமாகி விடும். குறைந்த பட்சக் கூலியைப் பல பகுதிகளில் விஸ்தரித்திருக்கிறார்கள். அது கனம் அங்கத்தினர்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும். சால்ட்பான், கொயர் மாணுபாக்கர், மாடசு பாக்டரி, ஹோசியரி, காட்டன் ஸ்பின்னிங், பிரிக் கில்ன், டைல்ஸ் முதலிய பாக்டரிகளுக்கு அதை விஸ்தரிக்கப்போகிறோம். நம்முடைய நாட்டில் உற்பத்தி பெருக வேண்டும்

21st April 1960]

[Sri R. Venkataraman]

என்ற காரணத்தினால் ப்ரொடக்ஷிவிட்டி கவுன்சில் என்று அமைத்து இருக்கிறோம். அது எந்த எந்த முறையில் உற்பத்தியை பெருக்குவது, பல ஆராய்ச்சிகளைச் செய்வது முதலிய காரியங்களைச் செய்யும். நம் முடைய நாட்டில் ப்ரொடக்ஷன் என்று சொன்னால் அதில் தவறாக அபிப்பிராயம் ஒன்று இருக்கிறது. ப்ரொடக்ஷிவிட்டி என்று சொல்லும்போது அதிகப்படியான வேலைப் பளு என்று நினைக்கக்கூடாது. திறமை இருக்கிறது. ஒத்துழைப்பு இல்லை. சாதாரணமாக அதிகமாக உற்பத்தி செய்வது தான் ப்ரொடக்ஷிவிட்டி. நல்ல முறையில் ஒத்துழைத்து மூலப்பொருள்களை உபயோகப்படுத்திக்கொள்வது ப்ரொடக்ஷிவிட்டியின் ஒரு முக்கியமான அம்சம். நல்ல முறையில் தொழிலாளர்கள் தங்கள் வேலைகளை குறைந்த நேரத்தில் செய்வதற்கு முயற்சி செய்யச் சொல்வது ஒரு நல்ல முக்கியமான முறை. இவைகளையெல்லாம் நன்றாகப் பரிசீலனை செய்து எந்தெந்த துறையில் உற்பத்தியைப் பெருக்கச் செய்ய முடியும் என்பதைப் பார்க்க வேண்டும். இவைகளைச் செய்வதற்கு கவுன்சில் உதவி செய்யும் என்று எதிர்பார்க்கிறோம்.

இதில் பெரிய பங்கு தொழிலாளர்களும் முதலாளிகளும் கொள்ள வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். தொழிலாளர்கள் வீடு கட்டும் திட்டத்தைப்பற்றி அச்சடித்து வெளியிட்டு இருக்கிற அறிக்கையில் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இதைப்பற்றிய விவரம் சொல்வதற்கு அவசியம் இல்லை. அடுத்து நம் ராஜ்யத்தில், Employees' State Insurance திட்டத்தை வெகு விரைவாக எல்லாப் பகுதிகளுக்கும் அமல் நடத்த முன்வந்துவிட்டோம். சற்றேறக்குறைய 1,90,000 தொழிலாளர்கள் இந்த Employees' State Insurance திட்டத்தின் கீழ் வர இருக்கிறார்கள். இவர்களில், 1,70,000 என், 1,80,000 அளவுக்கு நாம் இந்தத் திட்டத்தை விஸ்தரித்து விட்டோம். 3, 4 சிறு பகுதிகளில்தான் இன்னும் விஸ்தரிக்கவில்லை. எல்லா இடங்களிலும் விஸ்தரித்து விட்ட பிறகு குடும்பங்களுக்கு விஸ்தரிப்பது என்ற கொள்கையை சர்க்கார் ஏற்றுக்கொண்டது. ஆகவே அந்த முறையில் எல்லாப் பகுதிகளுக்கும் தொழிலாளர்கள் இன்சூரன்ஸ் திட்டத்தை விஸ்தரித்து விட்டால் அதாவது 1960-61-ம் ஆண்டில் நம் குடும்பங்களுக்கு இதை விஸ்தரிப்பதற்கான திட்டம் வகுத்திருக்கிறோம். முதல் முதலில் இது கோயம்புத்தூரில் குடும்பங்களுக்கு விஸ்தரிக்கப்படும். ஆஸ்பத்திரிகள் கட்டுவதற்கும் ஏற்பாடு நடந்து கொண்டிருக்கிறது. சென்னையில் 100 பெட்டுகள் கொண்ட ஒரு பெரிய ஆஸ்பத்திரி, 25 படுக்கைகள் கொண்ட T.B. சான்டோரியம், தாம்பரம், இதைச் செய்வதற்கு ஏற்பாடு செய்திருக்கிறோம். மதுரை, கோயம்புத்தூர் ஜில்லாக்களிலும் இதே விதமான ஆஸ்பத்திரிகள் கட்டுவதற்கு இப்போது பூர்வாங்க நடவடிக்கைகள் எடுத்துக்கொள்ளப் படுகின்றன. இந்த மான்யக் கோரிக்கையைப்பற்றி அதிகமாக கனம் அங்கத்தினர்கள் பேச இருப்பதால் அவர்களுக்கு அவகாசத்தைக் கொடுத்துவிட்டு பதில் சொல்லும் போது அதிக நேரம் எடுத்துக்கொள்ளலாம் என்று நினைத்து, இந்த மான்யக் கோரிக்கையை ஏற்றுக்கொள்ளவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

MR. SPEAKER : கனம் மந்திரி பதிலளிக்க ஒரு மணி நேரம் போதுமா ?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : 45 நிமிஷங்கள் போதும்.

MR. SPEAKER : நான் ஒன்றும் time limit வைக்கிறது இல்லை. என்னிடத்திலுள்ள லிஸ்டில் அநேகம் பேர் இருக்கிறார்கள். அதற்காக time limit வைக்கிறேன்.

* SRI S. PAKKIRISAMI PILLAI : தலைவர் அவர்களே, இந்த வெட்டுப் பிரேரேபனை மான்யத் தொகையிலிருந்து ஒரு ரூபாய் குறைக்க வேண்டும் என்று சொல்லும் பொழுது அரசாங்கத்தார் இப்போது கடைப் பிடித்து ஒழுமும் கொள்கைத் திட்டத்தை விளக்குவதற்காக 1959-60-ம் வருஷத்தில் ராஜ்யத்தில் தொழிலாளர்கள் நிலைமையைப்பற்றி விளக்கும் புத்தகத்தில் கீழ்க்கண்ட கொள்கைத் திட்டத்தை எடுத்துக் காட்டியிருக்க

[Sri S. Pakkirisami Pillai]

[21st April 1960]

கிறார்கள்: (1) தொழிலாளர்கள் சட்டங்களை சரிவர உபயோகித்தல். (2) விலைவாசி உயர்வுக்கேற்ப வாழ்க்கைத்தரத்தை நிர்ணயித்து சரியான சம்பள விகிதங்கள் ஏற்பாடு செய்தல். (3) சமூக பாதுகாப்புக்கான வழி வகைகளை வகுத்து இரண்டாவது, மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டங்களின் கீழ் உத்தரவாதம் அளித்திருக்கிறபடி தொழிலாளர் நலனை மேலும் பாதுகாத்தல் என்பதாகும். ஆனால் நடைமுறையில் என்ன செய்திருக்கிறார்கள், அரசாங்கத்தார் தொழிலாளர்களுக்காக இந்தக் கொள்கைத் திட்டத்தில் கண்டிருக்கிற பிரகாரம் நலனைச் செய்து வந்திருக்கிறார்களா என்பதைப் பரிசீலனை பண்ணிப் பார்க்கிற அளவில் சில விஷயங்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். இந்தக் கொள்கைத் திட்டத்தை அமுலுக்குக் கொண்டுவருவதற்காக State Labour Advisory Committee, Standing Labour Committee இது மாதிரியான கமிட்டிகள் எல்லாம் அமைக்கப்பட்டு செயல்படுகின்றன. ஆனால் அதனுடைய நடவடிக்கைகளைப் பார்க்கும்பொழுது அதில் உண்மையிலேயே பொது நல உணர்ச்சியுடன் வேலை செய்திருக்கிறார்களா, அதில் இருக்கும்படியான கமிட்டிகளுக்கு அரசாங்க அதிகாரிகள் தலைமை தாங்கி நடத்துவதால் அந்த உணர்ச்சி அங்கு கிடையாது. ஏதோ மேல் இடத்திலிருந்து தாக்கீதுகள் என்ன வருகின்றனவோ, அதைப்பற்றி மாத்திரம் அங்கே யோசனை செய்து அதற்கு உண்டான வழியில் தீர்மானம் செய்து அரசாங்கத்துக்கு உதவியாக இந்தக் கமிட்டிகள் இருந்து கொண்டிருக்கிறது. மற்றபடி தொழிலாளர்களுக்கு நலன் செய்யும்படியான நிலையில் இந்தக் கமிட்டிகள் இருக்கவில்லை என்பதை நடைமுறையில் அனுபவ சாத்தியமான முறையில் பார்க்கிறோம். Indian Labour Conference எப்படித் தீர்மானம் நிறைவேற்றி இருக்கிறார்கள், அந்த Standing Labour Committee வழியாக அமுல் நடத்துவதற்கு என்ன என்ன திட்டம் கொடுத்திருக்கிறார்கள் என்பதைப்பற்றி நமது மந்திரியார் சொன்னார்கள். ஆனால் அந்த Indian Labour Conference-ல் செய்திருக்கும்படியான திட்டங்கள் நல்ல திட்டங்கள். அது அமுலுக்கு

(SRI A. GOVINDASAMY in the Chair.)

வரும்படியான நிலை இல்லை. நடைமுறையில் பார்க்கும்பொழுது அந்த Code of discipline, மற்ற தீர்மானங்களின்படி தொழிலாளர்களை வற்புறுத்தி நடக்கும்படியான நிலைமையில் வைத்திருக்கிறார்கள் தவிர முதலாளிகளை நடக்கும்படியான நிலைமையில் அரசாங்கத்தார் வற்புறுத்தவில்லை. முதலாளிகளுக்கு பக்கபலமாக இருந்து அப்ப செய்தாலும் அவர்கள் பேரில் நடவடிக்கை எடுப்பது இல்லை. அந்த நிலைமையில்தான் இப்போது அரசாங்கம் தங்களுடைய கொள்கையை வைத்துக்கொண்டிருக்கிறது. இந்த Code of discipline பிரகாரம் நடக்கவில்லை என்று சொல்லி துப்பாக்கிப் பிரயோகம் செய்து இருக்கிறார்கள். தடியடி செய்திருக்கிறார்கள். அநேகம் பேரை dismiss செய்யும்படியான நிலைமையில் விட்டுவைத்திருக்கிறார்கள். நாம் பார்த்தோம் Harbour தொழிலாளர் மத்தியில் துப்பாக்கிப் பிரயோகம் செய்ததை Standard Motor கம்பெனியிலும் பார்த்தோம். Beach Engineering தொழிலாளர்கள் அத்தனை பேரும் dismiss செய்யப்பட்டு இப்போது கொஞ்சம் திரும்பவும் வேலைக்கு எடுக்கப்பட்டிருப்பதைப் பார்த்தோம். இது எல்லாம் தொழிலாளர்களை அடக்கி ஆளும்படியான அரசாங்கத்தில் இருந்துகொண்டு இருக்கிறோம். மற்றொரு பக்கம் முதலாளிகள் எந்த வழியில் நடந்துகொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்கள் அந்த Code of discipline-ஐப் பின்பற்றுகிறார்களா என்பது அரசாங்கத்தார் கவனத்துக்கு வந்திருந்தபோதிலும் அதைப் பற்றி அவர்கள் ஒன்றுமே கவனிக்கவில்லை. இதுவரை எந்தவித நடவடிக்கையும் முதலாளிகள் பேரில் எடுக்கவே இல்லை என்பது எல்லோருக்கும் தெரியும். இப்படி இருக்கும்பொழுது நம் ராஜ்யத்தில் ஐஐடிசி முதலாளிகள் சிலர் தொழிற்சாலைகளை நடத்த வந்திருக்கிறார்கள். இந்தியா கவர்மென்ட்டும் Steel permit வாங்கி இங்கு Rolling mills திறந்து இருக்கிறார்கள். அதில் தொழிலாளர்களிடமிருந்து எந்த வித சட்டமும் இன்றி நமக்குண்டான சட்டம் அத்தனையும் புறக்கணித்துவிட்டு வேலை வாங்கும் நிலையில் வந்தவர்கள் எல்லாம் என் தென்னிந்தியாவுக்கு வந்தார்கள் என்றால், தென்னிந்தியாவிலே நம் ராஜ்ய அதிகாரிகள்

21st April 1960] [Sri S. Pakkirisami Pillai]

மிகவும் நல்லவர்கள். முதலாளிகள் என்ன தப்பு செய்தாலும் பொறுத்துக் கொண்டு போவார்கள் என்ற எண்ணத்தின் கீழ் அவர்கள் எல்லாம் வந்து தொழிலாளிகளை சரண்டிக் கொழுத்து லாபத்தை சம்பாதிக்கும்படியான நிலையில் இருக்கிறார்கள். அவர்கள் தொழில் சட்டத்தை அல்லது தொழில் சச்சரவு சட்டத்தை அனுசரித்து நடப்பது கிடையாது. உதாரணமாக திருவொற்றியூரில் ராமா மெஷினரி கார்ப்பரேஷன் என்று ஒன்று இருக்கிறது. அதில் சிலரை அநியாயமாக டிஸ்மிஸ் செய்ததின் காரணமாக மற்ற தொழிலாளர்கள் சத்தியாக்ஷரஹம் செய்தனர். அந்த முதலாளிக்கு அனுசரணையாக போலீசார் அந்தத் தொழிலாளர்கள் அத்தனை பேரையும் சி்ட்கைச் செய்யும்படியான நிலைமையில் இன்று போலீஸ் நடவடிக்கை எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறது. அதன் பேரில் அப்பீல் செய்யப்பட்டிருக்கிறது. இதை மாதிரி இன்னொரு **Rolling** மெஷின் தொழிற்சாலையில் நிலையாக தொழிலாளர்கள் வைப்பதில்லை. இது பெரம்பூர் பேரக்விலை இருக்கிறது. ஒரு 6 மாத காலத்திற்கு வைத்திருந்து பிறகு அவர்களைத் துரத்திவிடுகிறார்கள். பிறகு வேறு ஆட்களை வைத்துக்கொண்டு வேலை வாங்குகிறார்கள். இன்னொரு சைக்கிள் கம்பெனி அம்பத்தூரில் இருக்கிறது. இதில் கேன்டீன் தொழிலாளருக்கு சம்பள வசதி போதவில்லை என்று தீர்மானம் போட்டதின் காரணமாக கேன்டீன் கோவாபரேடிவ் **System**-தின் கீழ் நடத்துவதின் காரணமாக **Inspector of Factories** அவர்கள் போட்ட உத்தரவின் பேரில், கோவாபரேடிவ் சொலையிடி **Share-holder** ஆகச் சேரவில்லை என்ற காரணத்தை வைத்துக் கொண்டு அவர்களுக்கு கேன்டீனில் உணவு கொடுக்க மறுத்துவிட்டார்கள். அதற்காக அவர்கள் ஏதோ சில நிமிட நேரம் வேலை நிறுத்தம் செய்துவிட்டார்கள் என்பதற்காக அந்த முதலாளி எட்டு நாள் சம்பளத்தை நிறுத்திவிட்டார். ஒரு சில நிமிடம் வேலை நிறுத்தத்திற்காக எட்டு நாள் சம்பளத்தைப் பிடித்திருக்கிறார்கள். அவர்கள் சார்பில் அனுப்பப்பட்ட கோரிக்கைகளை இப்போது எங்கே இருக்கிறது என்று தெரியவில்லை. லேபர் கமிஷனரிடத்தில் இருக்கிறதா? மந்திரியிடத்தில் இருக்கிறதா என்று தெரியவில்லை. பின்னால் அதன் கதி என்ன ஆகும் என்றும் சொல்வதற்கில்லை. இப்போது இந்த மாதிரியான நிலைமையில்தான் இந்த **Code of discipline**-ஐ முதலாளிகளுக்கு சாதகமாக வைத்துக்கொண்டு இருக்கின்ற நிலைமை இருக்கிறது. அடையாளில் விக்கிரமா இன்ஜினியரிங் வொர்க்ஸ் என்று ஒரு கம்பெனி இருக்கிறது. அதில் வேலை செய்யும் தொழிலாளர்களின் சார்பில் அனுப்பிய கோரிக்கைகள் மீதுண்டான ரிப்போர்டுகள் லேபர் கமிஷனர் ஆபீஸில் ஆறுமாதமாக இருக்கிறது. எங்கே அந்த **file** தூங்கிக்கொண்டு இருக்கிறது, அதன் கதி என்னவாகும், இந்த தொழிலாளர்களுக்கு எப்போது விமோசனம் வரும் என்று ஒன்றுமே தெரியவில்லை. குடும்பகோஷத்தில் எலெக்ட்ரிக் கார்பரேஷன் தொழிலாளர்கள் வேலை நிறுத்தம் செய்தார்கள் என்ற காரணத்திற்காக போலீசார் 151-ஆவது செக்ஷன்படி அவர்களை பிடித்துக்கொண்டுபோய் போலீஸ் நடவடிக்கை எடுத்துக்கொண்டு இருக்கின்றனர். இந்த மாதிரியான ஒரு நிலைமையில் இந்த தொழிலாளர்கள் கொஞ்சம் தீவிரமாக தங்களுடைய பொருளாதார போராட்டத்தை முன்வைத்து வேலை செய்தால் போலீசாரைக் கொண்டு அடக்கி அவர்களை இந்த **Code of discipline**-க்கு அடங்கி நடக்க ஏற்பாடு செய்து கொண்டு இருக்கின்றனர். ஏன் இதை சொல்கிறேன் என்றால் தொழிலாளர்களுடன் இருந்து உண்மையான வேலை செய்யும் எல்லா தலைவர்களும் இந்த அக்கிரமத்தைக் கண்டு ஆத்திரம் அடையத்தான் செய்ய முடிகிறது. எந்தக் கட்சியாக இருந்தாலும் தொழிலாளர்கள் சார்பில் இருக்கின்றவர்கள், இந்த மாதிரியான உணர்ச்சியால் தான் இருக்கின்றனர். அரசாங்கத்தின் செயல்படும் முறையைக்கொண்டு வேறு வழியால் லேபரை பொருத்தவரையில் தொழிலாளருக்கு அரசாங்கம் நல்லது செய்கிறதென்று சொல்வதற்கு முன்வரமுடியாது. அவர்களுடைய அனுதாபம் எல்லாம் உடட்டளவில் தான் இருக்கிறது. செயல்படும் முறையில் இல்லை. இப்போது **Living wages** என்று இரண்டாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் ஒரு கொள்கையை வைத்து பரிசீலித்து இருக்கின்றனர். அதன்படி அகில இந்தியா ரீதியில் பஞ்சாலைத் தொழிலாளர்களுக்கும் சிமெண்டு தொழிலாளர்களுக்கும் இன்னும் சர்க்கரைத் தொழிலாளர்களுக்கும் ஒரு கமிட்டி ஏற்படுத்தி அதனுடைய

[Sri S. Pakkirisami Pillai]

[21st April 1960]

ரிபோர்டு வந்திருக்கிறது. அதை இந்திய அரசாங்கம் ஏற்றுக்கொண்டு இருக்கிறார்கள். இந்திய அரசாங்கம் ஒப்புக்கொண்ட பிறகு ராஜ்ய அரசாங்கத்தில் அதை அமுலுக்குக் கொண்டுவருகிறதில் திட்டமிடத்தில் இருக்கிறது. மந்திரிகள் அல்லது அரசாங்க அதிகாரிகள் முதலாளிகளுக்கு விரோதமாக அதனை அமுலுக்குக் கொண்டுவர முடியாது என்று சொல்லி விட்டார்கள். என்ன செய்யப்போகிறார்கள் என்பதைப் பார்க்கப்போகிறோம்.

இந்த முதலாளிகளை அதட்டிக் கேட்க இந்த சர்க்கார் இஷ்டப்படுவதில்லை. உத்தண்டராமன் தீர்ப்பை அமுலுக்கு கொண்டு வந்த ரீதியில் இந்திய அரசாங்கத்தாரால் ஒப்புக்கொண்டு இருக்கின்ற இத்தீர்ப்பை என் அமுலுக்குக்கொண்டுவர அரசாங்கம் ஜனரண நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ளவில்லை என்பது தான் கேள்வி. இப்போது இருக்கும்படியான நிலைமையில் தொழிற்சாலைகளில் வேலை செய்யும் தொழிலாளர்களிடம் இருந்து அதிகப்படியான வேலை வாங்குகிறார்கள். பெரிய தொழிற்சாலை ஆனாலும் சரி, சின்ன தொழிற்சாலை ஆனாலும் சரி, சிக்கன சீரமைப்புத் திட்டத்தின் கீழ் ஒரு வினாடி கூட ஓய்வு இல்லாமல் வேலை செய்யும் நிலைமையில் தொழிலாளர்கள் வைக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். அவர்கள் எட்டு மணி நேரமும் மூச்சுப்பேச்சு இல்லாமல் வேலை செய்தும் அவர்களுக்கு போதுமான அளவுக்கு சம்பளம் இல்லை என்றால் இது அவர்களுக்கு ஆத்திரத்தை கொடுக்கும்படியாகத் தான் இருக்கிறது. இன்னொன்று வேலையில்லாத திட்டமிடம் இப்போது எங்குமே இருந்துகொண்டு இருக்கிறது. இந்த ரிபோர்ட்டைப் பார்க்கும் போது நிறைய வேலை கொடுக்கப்பட்டதாகக் காணப்படுகிறது. ஆனால் கணக்கு எடுத்துப்பார்த்தால் ரிடையர் ஆணவர்கள், இறந்துபோனவர்கள் சில Factory களில் சிக்கனச் சீர் அமைப்பின் காரணமாக Retrench செய்யப்பட்டவர்கள் சிலர்கள் எண்ணிக்கையைச் சரிக்கட்டும் வகையில் கூட வேலை வாய்ப்பு தரப்படவில்லை. அதிகமாக வேலை கொடுக்கப்பட்டதாகத் தெரியவில்லை. ஆனால், ஒன்று நிச்சயம். நம் நாட்டில் இதை மாதிரியான முறையில் போனால் நிறையபேர் வேலையில்லாத திட்டமிடத்தால் அவதிப்படுவார்கள். பெரிய தொழிற்சாலைகளில் வாரத்திற்கு 42 மணி நேரமோ அல்லது 36 மணி நேரமோ வேலை செய்யும்படியான திட்டத்தைக்கொண்டுவந்தால் நாளுக்கு நாளுக்கு ஷிப்டுகள் வேலை செய்யும்படியான நிலைமையை ஏற்படுத்தினாலும் நிறைய தொழிலாளர்கள் வேலை செய்ய இடம் கொடுக்கலாம். அவர்களும் நல்ல ஊதியத்தைச் சம்பாதிக்கும் படியான நிலைமை ஏற்படும். இத்திட்டத்தை நம் நாட்டில் எப்போது கொண்டுவருவார்கள் என்று சொல்வதற்கில்லை. இதர நாடுகளில் குறைந்த மணி நேர வாரத்தை ஏற்படுத்தி இருக்கிறார்கள். நம் நாட்டிலும் காலனி ஆட்சி நடக்கும் நாடுகளிலும்தான் இன்னும் எட்டு மணி நேரம் இருக்கிறது. சுதந்திரமாக நல்ல வழியில் இருக்கும்படியான இதர நாடுகளில் 36 மணி நேரமோ அல்லது 42 மணி நேரமோ தான் வேலை வாங்கி வருகிறார்கள். ஆகவே இந்த மாதிரியான ஒரு நிலைமைக்குக் கொண்டுவர அரசாங்கத்தார் இதை ஒரு லட்சியமாக வைத்துக்கொண்டு வேலை செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். Health Insurance திட்டத்தைப் பற்றி சொன்னார்கள். E.S.I. ஆஸ்பத்திரியில் மிகவும் கேவலமான முறையில் தொழிலாளர்களை நடத்துகிறார்கள். வைத்திய வசதி போதுமான அளவுக்கு இல்லை. ஏதோ லாபம் கிடைக்கும் ஸ்தாபனமாக இந்த E.S.I. ஆஸ்பத்திரிகள் டிஸ்பென்சரிகள் இருக்கின்றனவே தவிர மற்றபடி தொழிலாளர்களின் நன்மையைக் கருதி அவர்களுடைய நோய்களை சரிவர பரிசீலனை செய்து அவர்களுக்கு நல்ல முறையில் வைத்தியம் செய்யும் ஸ்தாபனமாக இல்லை. ஆகவே பொதுவாக இந்த அரசாங்கம் முதலாளிகளுக்குத் துணை புரிகிற ஆட்சி நடத்திக்கொண்டு போகிறது. முன் இருந்த ஆட்சி இப்போது இருக்கின்ற ஆட்சி தொழிலாளர்களை பொறுத்த வரையில் எந்த வழியிலும் அவர்களை முன்னுக்கு கொண்டு வர ஏற்பட்டவை அல்ல என்பது என் கருத்து. ஆகவே இந்த ஆட்சியிலே கொள்கைத் திட்டத்திலே காந்திய திட்ட அடிப்படையிலோ, கோஷலினை அடிப்படையிலோ எவ்வித நடவடிக்கையும் இல்லை என்பதை நான் இந்தச் சந்தர்ப்பத்திலே சொல்லிக்கொண்டு என்னுடைய வார்த்தையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

21st April 1960]

SRI K. PONNIAN : சேர்மன் அவர்களே, கனம் தொழிலாளர் அமைச்சர் கொண்டு வந்திருக்கும் மானியக் கோரிக்கையை ஆதரித்து ஒரு சில கருத்துகளைத் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். தொழிலாளர் சமுதாயத்திலேயே மிகவும் கீழ்த் தட்டில் உள்ளவர்கள் தேயிலைத் தோட்டங்களில் வேலை செய்யும் தொழிலாளியும், காப்பித் தோட்டங்களில் வேலை செய்யும் தொழிலாளியும்தான். கடந்த பத்து வருட ஆட்சிகாலத்தில் எவ்வளவோ சட்டங்கள் போட்டிருக்கிறோம். ஆனால் இவர்களுடைய நியாயமான குறைபாடுகள்கூட நீக்கப்படவில்லை. உதாரணமாக டெக்ஸ்டெயில், சிமிண்டு முதலிய தொழில்களை எடுத்துக்கொண்டால் இன்றைய தினம் இருக்கும் விலைவாசிகளை உணர்ந்து வேஜ் போர்டு என்று நியமித்து வேஜ் போர்டு சிபார்சுகளையும் அமுலுக்குக் கொண்டு வருகிற நிலைமை இருக்க காப்பி, தேயிலைத் தோட்டத் தொழிலாளர்கள் இன்றைய தினம் எவ்வித வசதியும் இல்லாமல் திண்டாடுகிறார்கள் என்றால் இது மிகவும் வருந்தத்தக்கது. குறிப்பாக சமுதாயத்திற்கு மிகவும் அத்தியாவசியமான சகாதாரம், கல்வி, ஆஸ்பத்திரி, விளக்கு போன்ற வசதிகள் கூட இல்லாமல் அவர்கள் புறக்கணிக்கப்பட்டு வருகிறார்கள் என்பதை கனம் அமைச்சர் அவர்களுக்குச் சொல்ல விரும்புகிறேன். ஏதோ சட்ட திட்டங்கள் போட்டிருக்கிறோம் என்று பெருமிதம் கொள்ளலாமெய்யொழிய மெஜாரிடி தோட்ட முதலாளிகள் தொழிலாளர்களுக்கு அடிப்படையாக சட்டப்படி செய்துகொண்டிருக்கவேண்டிய கடமைகளை, வசதிகளை, சேவைகளைக் கூடச் செய்வதில்லை. ஒவ்வொரு பாடியிலும் அவசியம் ஒன்றுக்கு மேற்பட்ட குடும்பங்கள் வசிக்கவேண்டும் என்று வற்புறுத்தப்படுகிறார்கள். பள்ளிக்கூடத்தை எடுத்துக்கொண்டால் ஒவ்வொரு எஸ்டேட்டிலும் 2, 3 டிவிஷன்கள் இருக்கின்றன. ஒரு டிவிஷனுக்கும் மற்றொரு டிவிஷனுக்கும் 1½ மைல் தூரம் இருக்கின்றன. அந்தப் பிரதேசத்தில் வருஷத்தில் ஆறு, ஏழு மாதம் மழை. குழந்தைகள் பள்ளிக்குப் போவதில்லை. சிங்கோனா பிரதேசத்தில்கூட சரியான முறையில் குழந்தைகளுடைய கல்விக்காகப் பள்ளிக்கூடங்கள் நடைபெறவில்லை. லேபர் ஸ்கூல்கள்கூட சரியான முறையில் நடக்காது இருப்பதைப்பற்றி கவனித்து இதைச் சீர் திருத்தவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

தேயிலைத் தோட்டங்களுக்கு ஆள் சேர்க்கும் காலத்தில் ஒரு குடும்பத்திற்கு 2½ நபர் என்று எடுத்தோம். அப்புறம் 1½ என்று ஆயிற்று. இன்றைக்கு இருக்கக்கூடிய நிலைமை என்னவென்றால் ஒரு குடும்பத்தில் இருக்கக்கூடிய ஏபிள்பாடி டிபென்டெண்டுகள் இருந்தாலும்கூட தோட்ட முதலாளிகள் இவர்களுக்கு வேலை கொடுக்காமல் காஷுவல் வொர்க்கர்ஸ்களிடம் காண்டிராக்டர்களைக் கொண்டு வேலை வாங்கி வருகிறார்கள். இதைத் தடுத்து ஏபிள்பாடி டிபென்டெண்டுகளுக்கு வேலை கொடுக்கக்கூடிய வாய்ப்பை ஏற்படுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நம் நாட்டிலே வீதிகள் தோறும், வீடுகள் தோறும் விளக்குக் கொண்டு வந்து விட்டதாகப் பெருமை கொள்கிறோம். ஆனால் இந்தத் தேயிலை, காப்பி தோட்டத் தொழிலாளர்கள் வசிக்கின்ற டிவிஷன்களில் வீதிகளுக்குக் கூட பாடிகளுக்குக் கூட விளக்குக் கிடையாது. எங்களுக்கு வீட்டுக்கு விளக்கு வேண்டும் என்பது இல்லை. இராக்காலங்களில் நாங்கள் துஷ்ட மிருகங்களிடமிருந்து எங்களைக் காப்பாற்றிக்கொள்ள வேண்டிய நிலைமை இருக்கிறது. ஆகவே வருகிற பாதை, பாடிக்கு முன்பாக—லையன்களின் முற்றத்திலாவது விளக்குப் போட்டுக்கொடுக்கும்படியாகக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஒரு டிவிஷன் என்றால் 200 பேர்கள், 300 பேர்கள் வசிப்பார்கள். இங்கே பத்து அல்லது 20 லைன்கள் இருக்கும். வழி பாதை, பாடிகளுக்கு முன்னால் விளக்குப் போட்டுக்கொடுப்பது மிகமிக அவசியம்.

பல யூனியன்களின் சிபாரிசுப்படி சிக்கன பெனிபிட் திருத்தி அமைக்கப் பட்டது. இதற்கு ஏற்றபடி மெடர்னிடி பெனிபிட் அமைக்கப்பட்டது. இன்றையதினம் சிக்கன பெனிபிட் ஜாஸ்தியாகப் போயிருப்பதால் அதற்கு ஏற்றபடி மெடர்னிடி பெனிபிட்டையும் திருத்தி அமைக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[Sri K. Ponnian]

[21st April 1960]

அடுத்தபடியாக நாம் இப்போது வருஷத்திற்கு 7 நாள் லீவு கொடுத்திருக்கிறோம். இதை உபயோகப்படுத்திக்கொள்ள வேண்டுமென்றால் 30 நாள் வேலை தொடர்ந்தாற்போலச் செய்தால் தான் 1 நாள் லீவு கொடுக்கப்படும் என்கிறார்கள். அதனால் இந்தச் சட்டம் கொண்டு வந்தும் பிரயோஜனம் இல்லாமல் இருக்கிறது. ஆகவே 30 நாள் வேலை செய்தால் தான் ஒரு நாள் அவைல் பண்ணிக்கொள்ளலாம், 29 நாள் வேலை செய்தால் கூட ஒரு நாள் அவைல் பண்ணிக்கொள்ள முடியாது என்கிற அவைல் நிலையைப் போக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தாற்போல நாம் போட்ட சட்டப்படி கங்காணி திட்டத்தை ஒழித்து விட்டோம். இப்போது சூப்பரவைசர்கள், கோல் மேஸ்திரிகளைக் கொண்டு வேலை செய்கிறோம். இவர்களுக்கு ஒரே மாதிரியான சம்பளமும், மழை காலத்தில் இறங்கி வேலை செய்ய உடை, மழை கோடல் முதலியனவும் வழங்கவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். கோல் மேஸ்திரியும், சூப்பரவைசர்களும் ஒரே வேலைதான் செய்கிறார்கள். ஆகவே இவர்கள் இரண்டு பேருக்கும் ஒரே விதமான சம்பளத்தை நிர்ணயம் செய்ய வேண்டும் என்பதாகக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக 1959-ம் வருஷத்திற்கு நாம் 4 பர்சென்ட் போனசு என்று சொல்கிறார்கள். இதர தொழில்களில் மிக அதிகமாகக் கொடுக்க, இங்கே நூற்றுக்கு நான்கு ரூபாய் என்பது மிகக் குறைவாக இருக்கிறது. இந்தப் பிரச்சனையைத் தீர்த்தாகவேண்டும். அப்போதுதான் என் போன்ற ஊழியன் வேலை செய்வதற்கு வசதியாக இருக்கும். “அசெம் பனிக்ரூப் போய் ஒரு மாதம் ஆகிறது. என்ன ஆயிற்று போனசு பிரச்சனை” என்று அவர்கள் கேட்பார்கள். இதைத் தீர்த்தால்தான் மிகவும் நலமாக இருக்கும் என்று பணிவுடன் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக தொழிலாளர்களுக்கு ஸ்லீப்பிங் ப்ளாங்கெட் வழங்குவது சம்பந்தமான பிரச்சனை, இதைப்பற்றி ப்ளான்டேஷன் முதலாளி, பாக்கடரி யில் கேட்டால் இல்லை என்கிறார்கள். சிப் இன்ஸ்பெக்டர் ஆப் பாக்கடரி யிடத்தில் கேட்டால் அம்மாதிரி கொடுக்கவேண்டுமென்று உத்தரவு போட்டிருப்பதாகச் சொல்கிறார்கள். அவர்களை வால்பாறை வந்து மானேஜ் மெண்டோடு நெகோஷியேஷன் செய்து வைக்கும்படியாகக் கேட்டுக்கொண்டோம். அவர்கள் வந்தார்கள். ஆனால் இவர் பேச்சை அவர்கள் கேட்க வேயில்லை. வருகிற வருஷம் முதற்கொண்டாவது சிப் இன்ஸ்பெக்டர் ஆப் பாக்கடரி இது விஷயத்தில் முன்னாலேயே எச்சரிக்கையாக இருக்கும் படியாக கேட்டுக்கொண்டு எனக்குப் பேச சந்தர்ப்பம் அளித்த தலைவருக்கு நன்றி தெரிவித்துக்கொள்வதோடு என் உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* Sri T. T. DANIEL: Mr. Chairman, Sir, while supporting this Demand I would like to refer to some points and draw the attention of the Government to them. I think it is highly necessary for our Government to conduct an economic survey in the State to find out the exact percentage of the educated and uneducated unemployment in our State. This can be effectively done through the agency of the municipalities, panchayats and the employment exchanges. From the answers given by the Hon. Minister on the floor of the House, we find that only a very small percentage of the educated and uneducated persons in our State register their names in the employment exchanges. This is partly due, I think, to the fact that under the present conditions, there is only facility for personal registration. In order to increase the number registering with these exchanges, I would like to suggest that registration by post should also be permitted. Perhaps it may be argued that there may be difficulties in the case of postal registrations as the candidates may not furnish all the information properly when they send their applications through post. To solve that difficulty I would suggest that

21st April 1960]

[Sri T. T. Daniel]

the mobile employment exchange units might be increased in number. When these mobile units visit the several villages in the districts periodically, the applicants who have sent their applications by post could be contacted and the particulars furnished by them verified. I would also suggest that the employment exchanges should take up responsibility for providing personnel for inter-district employment. At present though in some employment exchanges there is this provision, I do not think all the employment exchanges take upon themselves the burden to provide personnel for inter-district employment. This should be taken up by all the employment exchanges. They should try to get employment through the agency of other districts also. Then, if these employment exchanges are to work effectively, the Government should increase the number of clerks employed in those exchanges and also give some additional facilities for the Employment Exchange Officers, just as provision of jeeps for them to travel from place to place. This will also help them to get the persons who are without employment to register their names.

Sir, under the 'Subsidized Industrial Housing Scheme', for industrial workers a sum of Rs. 7.14 lakhs has been allotted under the Budget. I think this is a Centrally aided scheme. Whether the labourers and the employers are making full use of the amount is a question for the Government to consider. I think only a small amount is made use of. If there is any difficulty for the labourers getting the benefit of the entire allotment under the Scheme, Government should find them out and suggest to the Government of India to clear those difficulties.

Sir, I have been pointing out that so far as the road-workers are concerned in all the districts other than the transferred district, the Government have fixed a minimum wage for them. I represented this fact to the Hon. Minister on the floor of this House also several months back, and said that minimum wages must also be fixed for them in the Kanyakumari district. The Hon. Minister promised that very soon a notification would be sent so that the road-workers in that district might also get the minimum wages. I would also say that these workers are working under some handicaps. They are not supplied with proper implements. They do work on the road with blunt pick-axes, blunt spades that are given by the department. They should be supplied with better implements. The Government should also make arrangements to give them hats and slippers as they have to work mostly in the hot sun. These are absolutely necessary especially when they are engaged on tarring the road.

So far as the palmyra fibre workers are concerned, there are about 7,000 to 8,000 of them engaged in this industry. It is now being carried on, partly on a factory basis and partly on cottage industry basis. But even persons working within the premises of the factory do not get the benefits of the Factory Act. I would request the Government to enforce the factory laws at least in respect of those workers who work in factories. Even as the Government have passed an Act to improve the condition of workers engaged in the beedi industry, they should also study the conditions of workers engaged in the palmyra fibre industry and bring in a similar legislation to improve the condition of workers engaged in that industry. At present a worker in this industry working within the premises of a factory gets 10 to 11 annas only for eight hours of honest work. Sometimes they get only 6 to 8 annas. Persons working outside the factory do not even get 6 to 8 annas for eight hours of work.

[Sri T. T. Daniel]

[21st April 1960]

Regarding the workers engaged in the coir industry also, I have to make a few suggestions though the industry is now improving after the transferred territory was added on to Madras State. Now the Government is giving financial aid to the industry through the co-operative societies. The coir that is produced in that district has good market in the other districts and outside the State also. But the condition of the coir workers in the district is also very pitiable as those of the palmyra fibre workers. I suggest that the Government should fix minimum wages for the coir workers also.

Then, coming to the establishment of a rubber factory in the Kanyakumari district, I would like to point out to the Hon. Minister that very recently experts who came to the district examined the soil and other conditions and I believe they are satisfied that the district is quite suitable for rubber plantation and the starting of a factory. At present there is no rubber plantation and no factory worth mentioning. I would suggest to the Government to consider the possibility of constituting a Rubber Board for that district for improving rubber cultivation and for examining the possibility of starting a rubber factory.

Coming to the condition of labourers working in the rubber plantations, although their condition has improved to a great extent in several plantations, still there are some plantations where the employees are evading the labour laws. One kind of evasion is they do not provide the necessary medical facilities on the estates themselves. So far as these plantations are concerned, there should be a rigid rule that they should provide the medical facilities within the plantations themselves. Now I think in some plantations, the facilities are not given in the plantations themselves but some other agency outside is shown as a substitute for the aid they should provide within the plantations. As the labourers are not getting the aid on the spot, the labourers suffer a lot at times. I would suggest that for improving the condition of the plantation labourers, it must be the policy of the Government to insist upon the planters to provide the medical aid on the spot, in the estates themselves.

Sir, coming to the fatal accidents about which the Hon. Minister also referred, I would suggest that it is highly necessary to find out the exact number of fatal accidents occurring in our State. Our people are so illiterate. They do not even know that they will be getting some benefit if such fatal accidents are reported. Dependents of workers involved in such fatal accidents do not send correct reports to the concerned authorities. I would therefore request the Government to find out the exact number of fatal accidents.

Particularly I would say that so far as the palmyra climbers are concerned, often we come across instances of the palmyrah climbers falling from the palmyrah trees, but their families do not actually get any benefit worth mentioning. I hope this point also the Hon. Minister will consider and make necessary arrangements through his department to find out the exact number of fatal accidents that are occurring in our State.

Lastly, once again I would emphasise that the Government should be pleased to issue soon a notification, so far as the road workers of the Kanyakumari district are concerned, for fixing their minimum wages.

21st April 1960]

* SRI V. SUBBIAH : சேர்மன் அவர்களே, இந்த டிமான்டிஸ் மீது கொடுக்கப்பட்டுள்ள வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்து நான் ஒரு சில குறிப்புகள் கொடுக்க விரும்புகிறேன். இந்த லேபர் ஆண்ட் பாக்டரிஸ் பற்றியுள்ள பல முக்கியமான பிரச்சனைகளைப் பற்றி மதிப்பிற்குரிய அங்கத் தினர்கள் பேசினார்கள். இருப்பினும் நானும் இதுபற்றி ஒன்றிரண்டு வார்த்தைகள் கூற விரும்புகிறேன். எங்கள் பகுதியில், குறிப்பாக ராமநாதபுரம், திருநெல்வேலி ஜில்லாக்களில் சிவகாசி, சாத்தூர், கோவில்பட்டி போன்ற இடங்களில் மாட்ட் பாக்டரிகளில் பல லட்சக்கணக்கான பேர்கள் வேலை செய்து கொண்டு வருகிறார்கள். அங்கு என்ன செய்கிறார்கள், எப்படி அந்த வேலையின் தரம் இருக்கிறது, அவர்களின் கூலி நிர்ணயம் என்ன என்பதையெல்லாம் எடுத்துப் பார்த்தால், அவர்களின் கூலியின் அளவு, வேலையின் தரம், வேலை செய்யக்கூடிய நேரம் இவைகள் எல்லாம் மிகவும் பரிதாபகமான நிலையில்தான் இருந்து வருகிறது. அரசாங்கம் நினைத்திருப்பது போல் அல்லாது, அவர்களின் கூலி விவசாயக் கூலிகளின் கூலியைவிட குறைவாகத்தான் இருக்கிறது. அந்த நிலையை யொட்டி மற்ற ஏனைய ஜில்லாக்களிலும் பீடித் தொழில் போன்ற தொழில்களிலும் குறைத்திருப்பதாக நான் கேள்விப்படுகிறேன். அங்கு, லேபர் ஆபீஸர்கள், பாக்டரி இன்ஸ்பெக்டர்கள் போன்றவர்கள் சரியானபடி கண்காணிக்க முடியாத அளவிற்குத்தான் அங்கு வேலை நடந்து வருகிறது. குறிப்பாக சொல்லப் போனால், சிறிய பெண்கள், மைனர்களாக இருக்கக்கூடிய ஆள்கள் இவர்களை எல்லாம் வேலை வாங்குகிறார்கள். வேலையில் டைம் டேபிள் ஏதாவது இருக்கிறதா? காலையில் 4 மணியிலிருந்து இரவு 8 மணி வரையில் வேலை வாங்கப்படுவதாகத் தெரிகிறது. நிதர்சனமாக எனக்குத் தெரிந்தவரையில் பாக்டரிகளில் அப்படித்தான் நடந்துகொண்டு வருகிறது. இதற்காக அதிகாரிகள், ஒரு டிபார்ட்மென்ட் இவைகள் எல்லாம் இருந்தும் தொழிலாளர்களுக்கு ஏதாவது உபயோகம் இருக்கிறதா என்றால் இல்லை என்றுதான் சொல்லவேண்டியிருக்கிறது. சட்டப் படி காரியங்கள் சரியாக அமுல் நடத்தப்படவில்லை. தொழிலாளர்களுக்கு இந்தச் சட்டத்தினால் எந்த வித உபயோகமும் இருப்பதாகத் தெரியவில்லை. பாக்டரிகளை எடுத்துக்கொள்வீர்களானால், எங்கள் ஊரில் பல மில்களும் பாக்டரிகளும் இருக்கின்றன. ஸ்பின்னிங் மில்ஸ், லீவிங் மில்ஸ், ஜின்னிங் பாக்டரிகள் இவைகளை எடுத்துக்கொள்ளுவோம். அவைகளிலிருந்து கூலியாளர்கள் வெளியே வரும்போது தலை, வாய், காத், மூக்கு, இவைகளில் எல்லாம் பஞ்சத் தூசி அடைந்து கொடுமான நிலையில்தான் அவர்கள் பாக்டரிகளிலிருந்து வெளியே வருகிறார்கள்—எட்டு, பத்து மணி நேரம் வேலை செய்துவிட்டு. ஆக, அந்த இடங்களில், சுகாதார வசதி, நவீன கட்டிட வசதி போன்ற வசதிகளைச் செய்து கொடுக்க முடியாத அளவில் இன்று அரசாங்கம் இருக்கிறது புது மில்களில் “ஏர் கண்டிஷனிங்” போன்றவைகளை அமைத்திருக்கும். போது, பழைய மில்களிலும் அந்நிலையை உணர்பண்ண வேண்டும். மனிதனின் ஜீவித நாட்களின் பாதி நாட்களில் இங்குதான் வேலை செய்ய வேண்டியிருக்கிறது. அப்படி வெகு நாட்கள் சுகாதார வசதியற்ற நிலையில் வேலை செய்யும்போது பலவித தொத்து நோய்கள் ஏற்படக்கூடிய நிலை அங்கு இருந்துகொண்டிருக்கிறது. குறிப்பாக வைத்திய வசதியை எடுத்துக்கொண்டால் பாக்டரிகளில் எந்த விதமான வைத்திய வசதியும் இருப்பதாகத் தெரியவில்லை. பிரைவேட் பாக்டரிகளை வைத்துக் கொண்டு, எங்களிடமும் ஒரு டிஸ்பென்சரி இருக்கிறது என்று சொல்லிக் கொண்டு; யூனிட், சித்த வைத்திய மருந்துகளைக் கொடுக்கும் முறையில் தான் அங்கு நிலைமை இருக்கிறது. ரூரல் டிஸ்பென்சரி அளவிலாவது தொழிலாளர்களுக்கு வேண்டிய ஆஸ்பத்திரிகள் அமைக்கப்படவேண்டும். ஒவ்வொரு மில்லிலும் எம்.பி.பி.எஸ். படித்த டாக்டர்களை அமர்த்த வேண்டுமென்று சர்க்கார் உத்திரவிட்டு அது கண்டிப்பாக அமுல் நடத்தப்படவேண்டும். இல்லாவிட்டால் தொழிலாளர்களிடையே தொத்து நோய்கள் ஏற்பட்டு, அவர்கள் கஷ்டப்பட நேரிடும். அடுத்தபடியாக, ஹெல்த் இன்ஸ்பெக்டர்கள் அடிக்கடி மில்களில் போய்ப் பார்வையிட வேண்டும். டி.எச்.ஓ. போன்றவர்கள் தலைமைக் காரியாலயத்திலேயே உட்கார்ந்திராமல் மில்களில் உள்ள நிலைமையைப் பார்க்க வேண்டும்.

[Sri V. Subbiah]

[21st April 1960]

அவர்கள் மாதத்திற்கு ஒரு முறையாவது மில்களுக்குச் செல்லும் நிலையை உண்டாக்குவதற்கு அரசாங்கம் தகுந்த உத்தரவுகள் பிறப்பிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். பாக்கடிகளில் உள்ள தொழிலாளர்களின் நிலையை இன்னும் கொஞ்சம் கவனித்துப் பார்பார்களானால், அங்குள்ள மெஷினிகளுக்கு நல்ல முறையில் பாதுகாப்புக் கொடுக்கப்படாமல் அவைகளின் பல சக்கரங்களில் மற்ற பாக்கடிகளில் கை, கால் பட்டு தொழிலாளர்கள் பலர் அங்கவீனர்களாகப் போயிருக்கிறார்கள். அப்படி அங்கவீனர்களாகப் போனவர்களுக்கு என்ன நஷ்ட ஈடு கொடுக்கப்படுகிறது என்று பார்த்தால், அவர்களுக்குக் கொடுக்கப்படும் நஷ்ட ஈடு மிக மிகக் குறைவாயிருக்கிறது. இளையதிலேயே அங்கவீனர்களானால் அவர்களின் எதிர்கால வாழ்க்கையை நடத்துவதற்குப் பொருத்தமான விதத்தில் நல்லபடி நஷ்ட ஈடு கொடுக்கப்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அப்படித் தகுந்த நஷ்ட ஈடு கொடுக்கப்படாவிட்டால் அவர்கள் எதிர்காலத்தில் பிச்சை எடுக்கவேண்டியவர்களாகத்தான் ஆகிவிடுவார்கள். அதிகாரிகளின் கவனக் குறைவினால் தான் இந்த மெஷினிகளுக்கு வேண்டிய பாதுகாப்பு கொடுக்கப்படாமல் இருப்பது ஏற்படுகிறது என்று சொல்ல முடியும். மெஷினிகளில் பெல்ட் கவர் போன்றவைகளை மாட்டுகிறார்கள். இன்ஸ்பெக்டர்கள் அல்லது மேலதிகாரிகள் போய்விட்டால் அவைகளைக் கழற்றிப் போட்டுவிடுகிறார்கள். ஆக, அதிகாரிகளின் அலாக்கியதையால்தான் இப்படிப்பட்ட காரியங்கள் எல்லாம் ஏற்படுகின்றன. ஆகவே, இதை எல்லாம் கவனித்து வேண்டிய நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட வேண்டும். அடுத்தபடியாக, வேஜஸ் ஆக்ட் என்று கொடுத்திருக்கிறோம். பெயரளவில்தான் அது இருக்கிறது. நாலு ரூபாய்க்குக் கையெழுத்து வாங்கிக்கொண்டு, இரண்டு, மூன்று ரூபாய்தான் கொடுக்கிறார்கள். இதை நடைமுறையில், பல மில்களில் பல பாக்கடிகளில், பல மாச் பாக்கடிகளில் நாம் பார்க்கிறோம். ஆக அந்த ஆக்ட்டில் உள்ளதை நடைமுறைக்குக் கொண்டுவர முடியவில்லை என்றால் அந்த ஆக்ட்டுக்கு என்ன அர்த்தமிருக்கிறது? பின் லேபர் கமிஷனர், அவர் கீழ் உள்ள பல சிப்பந்திகள், அதற்கு என்று ஒரு மந்திரி என்றெல்லாம் இருப்பதில் ஒருவித அர்த்தமும் கிடையாது. எனக்குத் தெரிந்த அளவில் எத்தனையோ இடங்களில் சட்டத்தை மீறிக் காரியங்கள் நடக்கின்றன. அது மட்டுமல்ல, பயர்வொர்க்ஸ் இருக்கிறதே, தீபாவளிக்கு மத்தாப்பு, வாணங்கள் இவைகள் கொளுத்துகிறோமே, இந்த வேலையில் மிக மிகக் கண்காணிப்புடன் இருக்கவேண்டும். மத்தாப்புப் போன்ற பயர் வொர்க்ஸ் தயாரிக்கும் இடத்தில்தான் பல ஆக்ஸிடைன்ட்ஸ் நடக்கின்றன. பலர் கொல்லப்படுகிறார்கள். திடீர் திடீரென்று மருந்து அறைக்கும்போதும், பட்டறைகளில் மருந்து வைக்கும்போதும் பல அபாயங்கள் நேரிகின்றன. பலவிதமான விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. அப்படி விபத்துக்கள் ஏற்பட்டு, நூற்றுக்கணக்கான பேர்கள் கொல்லப்படுகிறார்கள். இது எல்லோருக்கும் தெரியும். ரெயில்வே, ஆகாயவிமான விபத்துக்கள் பல ஏற்படுகின்றன. அதாவது தீ விபத்துக்கள். ஆகவே இப்படிப்பட்ட இடங்களில் எப்படி, எப்படி மருந்துகள் கலக்கப்பட வேண்டும் என்ற முறையைக் கற்றுக்கொடுக்க வேண்டும். நகரங்கள், கிராமங்களை விட்டுவிட்டுத் தனித்தனியாக காடுகளில் மத்தாப்பு போன்ற வாணங்களைச் செய்வதற்கு அரசாங்கம் உத்தரவு இடவேண்டும். கண்டிப்பாக இது போன்ற நடவடிக்கைகள் எடுக்காவிட்டால், எதிர்காலத்தில் இந்தத் தொழிலுக்கே ஆட்கள் வர மாட்டார்கள் என்ற நிலை ஏற்படும். அடுத்தபடியாக, போனஸ். 45,000 ஜனத் தொகையுள்ள எங்கள் நகரத்தில் இரண்டு ஸ்பின்னிங் மில்ஸ், வீவிங் மில்ஸ் இருக்கின்றன. லக்ஷ்மி மில்லில் போனஸ் கொடுத்திருக்கிறார்கள். ஆனால் லாயல் டெக்ஸ் டைல்லில் போனஸ் கொடுக்கப்படவில்லை. மீனாட்சி மில்ஸ் தியாகராஜ செட்டியாரின் மாணேஜ்மென்ட்டில் அந்த டெக்ஸ்டைல்ஸ் நடக்கிறது. அங்கு, போனசுக்காகச் சண்டை போடப்படுகிறது. தொழிலாளர்கள் கூடப் போடுகிறார்கள். அதற்காகப் பல நடவடிக்கைகள் தொழிற்சங்கங்களால் எடுக்கப்படுகிறது. இந்நிலைமை ஒரே ஊரில் உள்ள இரண்டு மில்களிடையே இருக்கிறது. ஆகவே அரசாங்கம் அந்த மாணேஜ்மென்டானை அணுகித் தொழிலாளர்களுக்கு நியாயமான முறையில்

21st April 1960]

[Sri V. Subbiah]

போனஸ் கொடுக்கப்படுவதற்கு நடவடிக்கைகள் எடுக்க வேண்டும். அதற்கு அரசாங்கம் மத்தியஸ்தம் செய்து வைக்க முன்வர வேண்டும். எத்தனையோ கோர்டுகள், ட்ரிப்யூனல்ஸ் இவைகள் எல்லாம் இருக்கின்றன. அதைவிட இந்த முறையில் சரியாக நடந்துகொள்ள வாய்ப்பு ஏற்படும் என்று தெரிகிறது.

இன்ஷூரன்ஸ் கொடுப்பதைப் பற்றிச் சில வார்த்தைகள் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். பல பகுதிகளிலும் இன்னும் இந்தத் தொழிலாளர்கள் இன்ஷூரன்ஸ் திட்டம் கொண்டுவந்ததாகத் தெரியவில்லை. பெரிய நகரங்களாக இருக்கின்ற கோவை, மதுரை போன்ற இடங்களில்தான் இந்தத் திட்டம் சரியான முறையில் நிறைவேற்றப்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறதே தவிர, நாலாயிரம் அல்லது ஐயாயிரம் தொழிலாளர்கள் வேலை செய்யக்கூடிய இடங்களில் எல்லாம் இந்தத் திட்டம் இன்னும் சரியாக அமல் நடத்தப்படாமல் இருந்துகொண்டிருக்கிறது. இதை இந்த இடங்களில் எல்லாம் அமல் நடத்தவேண்டும். அப்போது தொழிலாளர்களுக்குத் திறமை ஏற்படும். அதன் காரணமாக உற்பத்தியும் பெருகும். அதோடு நம்முடைய எதிர்காலத்தையும் அவர்களைய எதிர்காலத்தையும் நன்கு கொண்டுவர முடியும். தொழிலாளர்கள் என்பது தேசிய சொத்தாக இருக்கவேண்டும். பெரிய நகரங்களில் மட்டும் இத்திட்டத்தைக் கொண்டுவந்திருப்பதால் எந்த விதமான பலனும் இல்லை. ஆயிரக்கணக்கான தொழிலாளர்கள் எங்கெல்லாம் இருக்கிறார்களோ, அங்கெல்லாம் இந்தத் திட்டம் பெர்மனன்டாகக் கொண்டுவருவதற்கு வழி செய்ய வேண்டும். இதையெல்லாம் செய்தால் தொழிலாளர்கள் இந்த நாட்டில் நல்ல முறையில் வாழ முடியும். அதோடு நம் நாட்டில் தொழிலாளர்களுக்கு இருக்கின்ற எல்லாக் குறைகளையும் போக்குவதற்கு அரசாங்கம் வேண்டிய கவனம் செலுத்த வேண்டும் என்று கேட்கின்ற முறையில் இதன் பெயரில் கொடுக்கப்பட்டிருக்கும் வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்து என் பேச்சை முடித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

SRI J. MATHA GOWDER : சேர்மன் அவர்களே, தொழிலாளர்கள் நல இலாகா அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கும் மான்யக் கோரிக்கையை ஆதரித்து என்னுடைய சில கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். இந்திய நாடு முழுவதையும் எடுத்துக்கொண்டால், நமது சென்னை மாகாணம் தான் தொழிலாளர்களுக்கு நல்ல சட்டங்களை முதலில் அமுல் செய்திருக்கிறது என்பதைப் பெருமையோடு சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். நாம் சட்டம் செய்த பிறகுதான் இதர மாகாணங்களில் இதைப் பார்த்து பல சட்டங்களும் செய்ய முற்படுகிறார்கள். அண்மையிலேயே நாம் இயற்றிய ஹோட்டல் தொழிலாளர்கள் சட்டம், பீடித் தொழிலாளர்கள் சட்டம் இவைகளைப் பார்த்த பின்னால் மற்ற மாகாணங்களில் இம் மாதிரி சட்டங்கள் இயற்ற முன்வருகிறார்கள். இதையெல்லாம் பார்க்கும் போது நமது மாகாணம்தான் இம்மாதிரியான சட்டங்களைக் கொண்டு வருவதில் முதலில் இருக்கிறது என்பதை நம்மால் புரிந்து கொள்ள முடிகிறது. இதே முறையில் நாம் தொழிலாளர்களுக்காக பல சட்டங்களைக் கொண்டு வரும்போது முதலாளிகள் தொழிலாளர்களை எவ்விதமெல்லாம் பழி வாங்கலாம் என்பதை அவர்கள் பார்த்துக்கொண்டே இருக்கிறார்கள். அவர்களும் சும்மாயிருந்து விடுவதில்லை. எப்படியாவது தொழிலாளர்களை வஞ்சம் தீர்க்கவேண்டும் என்று கருதி பல வழிகளைக்கண்டு பிடித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். உதாரணமாக சென்னையில் உழைக்கும் பத்திரிகையாளர்கள் சங்கத்தைப் பொறுத்த வரையில், சில பத்திரிகையில் வேலை செய்பவர்கள் இந்தச் சங்கத்தில் இருக்கிறார்கள் என்ற காரணத்திற்காக பத்திரிகை நிர்வாகம் அவர்களைக் கொடுமைப்படுத்தி வருகிறது. குறிப்பாக தினத்தந்தி பத்திரிகை நிர்வாகத்தில் நடந்துகொண்டிருப்பதை நாம் புரிந்து கொள்ள வேண்டும். இந்த நிர்வாகத்தின் கீழ் வேலை செய்கின்ற சிலர் உழைக்கும் பத்திரிகையாளர்கள் சங்கத்தில் இருக்கிறார்கள் என்ற காரணத்தின் அடிப்படையில் அவர்களின் மீது அன்றாடம் என்ன வெல்லாமோ நடவடிக்கை எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். சாதாரணமாக பத்திரிகை அச்சடிக்கக்கூடிய இடத்தில்தான் உதவி ஆசிரியர்கள் இருக்க வேண்டும் என்பது சாதாரணமாக இருக்கக் கூடிய ஒரு முறை. ஆனால்

10-30
a.m.

[Sri J. Matha Gowder]

[21st April 1960]

தினத்தந்தி பத்திரிகையில் என்ன நடக்கிறது என்று பார்த்தால் பத்திரிகை அச்சடிக்கப்பட்டு வெளி வருவது சென்னையில். ஆனால் இதற்கான உதவி ஆசிரியர்கள் இருப்பது சேலத்தில். சேலத்தில் சப்-எடிட்டர்கள் என்ன செய்துகொண்டிருப்பார்கள் என்றே தெரியவில்லை. வேண்டுமென்றே உதவி ஆசிரியர்களைப்பற்றி வாங்குகின்ற முறையில் தான் சேலத்தில் இருக்கும் படியாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். இதற்குக்காரணம் இங்கு இருக்கக்கூடிய தொழிலாளர்கள் குறைவு என்று அவர்கள் கணக்கு காட்ட வேண்டும். இவ்விதம் ஏற்கனவே இதில் இருந்துகொண்டிருக்கிற தொழிலாளர்களைப் பற்றிவாங்குகின்ற முறையில் வேறு இடங்களுக்கு அனுப்பிவிட்டு, தன் சொந்தக்காரர்களையும், தனக்கு வேண்டியவர்களையும் கூப்பிட்டு வேலைக்கு வைத்துக்கொள்கிறார்கள். இவ்விதம் தொழிலாளர்களைக் குறைத்து பழி வாங்குகின்ற முறையில் நடவடிக்கை எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதைக் கனம் அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன். குறிப்பாக இந்த நிர்வாகத்தின் கீழே கோழிப்பண்ணை நடத்துகிறார்கள். இதன் கீழ் இருக்கும் ஸ்டாப்-களை எல்லாம் சும்மா ரோல்லில் காண்பித்துவிட்டு பத்திரிகைத்தொழில் நடைபெற வேண்டிய ஆபீஸில் கோழிப்பண்ணை நடத்துவது. போன்ற வேலைகளை நடத்திக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இந்தப் பத்திரிகை நிர்வாகத்தைப்பற்றி விசாரணை நடந்தது. லேபர் கமிஷனரின் முயற்சியில் சென்ற மார்ச் மாதத்தில் கன்விலியேஷன் நடந்தது. அதில் இந்தப்பத்திரிகையின் சார்பில் சொல்லப் பட்டது என்னவென்றால், சேலத்தில் நாங்கள் பத்திரிகைசாலை ஒன்று ஆரம்பிக்கப் போகிறோம், அதற்காகத்தான் உதவி ஆசிரியர்களை இங்கு வைத்திருக்கிறோம் என்று தெரிவித்தார்கள். இன்னும் இரண்டு மாதத்தில் இந்த வேலை ஆரம்பிக்கப்படவில்லையென்றால் சேலத்தில் இருக்கின்றவர்களை மதராசுக்கு மாற்றிவிடுகிறோம் என்று எக்ரிமென்ட் செய்தும் கொடுத்திருக்கிறார்கள். ஆனால் அந்த எக்ரிமென்ட் படி நடக்கவில்லை. ஆகவே இவர்கள்மீது நிச்சயமாக கமிஷனர் ரெக்கமென்ட் செய்து, அரசாங்கத்தால் பிராசிக்யூஷன் செய்யப்படவேண்டும். இந்த மாதிரியான வேலைகள் எல்லாம் தினத்தந்தி பத்திரிகையில் நடக்கிறது என்பதை மிகவும் வருத்தத்தோடு தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். “நாம் தமிழர்” என்று சொல்லக்கூடியவர்கள் நடத்தும் இந்தப் பத்திரிகையில் வேலை செய்யும் தமிழர்களை வாட்டி வதைக்கிறார்கள் என்பதைக் கனம் அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன். இந்த நிர்வாகத்தில் இருந்து பத்திரிகையாளர் சங்கத்தில் இருக்கக் கூடியவர்கள் ஏற்பட்டு பேர்கள். அது மட்டுமல்ல, ஒரு விசித்திரமான விஷயம். இவர்களுடைய ஆபீஸ், அச்சடிக்கக் கூடிய ஆபீஸ் எல்லாம் சென்னை மெளண்ட் ரோட்டில் இருக்கிறது, ஆனால் இவர்கள் உண்மையிலே செய்வது என்னவென்றால், மைலாப்பூரில் ஒரு வீட்டை வாடகைக்கு எடுத்துப் போட்டுக் கொண்டு, அதில் எந்த விதமான சுகாதார வசதிகளும் இல்லாத முறையில் தொழிலாளர்களை அடைத்துவைத்து வேலை வாங்கிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அங்கு நல்ல காற்று கிடையாது. தண்ணீர் கிடையாது. எந்த விதமான சுகாதார வசதியும் கிடையாது. சர்க்கார் ஜெயிலில் கூட நல்ல காற்று உண்டு, நல்ல தண்ணீர் உண்டு, இலவச சாப்பாடும் கொடுக்கிறார்கள். ஆனால் இங்கே இலவச சாப்பாடும் கிடையாது. இவ்விதம் தொழிலாளர்களைப்பகல் பூராவும் கஷ்டப்படுத்துகிறார்கள். வேலைக்கு வந்தவுடன் அட்டன்டன்ஸ் ரெஜிஸ்டரில் கையெழுத்து வாங்கிவிட்டு அங்கே யிருக்கும் படி செய்து விடுகிறார்கள். இது எதற்காகச் செய்கிறார்கள் என்றால், எந்த விதத்திலாவது தொழிலாளர்களைப்பற்றி வாங்க வேண்டும் என்ற கெட்ட எண்ணத்தோடுதான் தினத்தந்தி முதலாளி செய்து வருகிறார்கள் என்பதை நான் கனம் அமைச்சர் அவர்களின் ஞாபகத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன். இம்மாதிரியான கஷ்டங்களைப் பொறுக்க முடியாமல் தொழிலாளர்களே வேலையிலிருந்து போய்விட்டால் நல்லது என்று இவர்கள் எண்ணிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அதல்லாமல் முதலாளி இவர்களை வேலையிலிருந்து நீக்கிவிட்டால் தொழிலாளர்களுக்கு கிராஜாட்டி கொடுக்கவேண்டியிருக்கும். 12 ஆண்டு காலம் வேலை செய்த ஒரு தொழிலாளியை நீக்கினால் குறைந்தது 3,500 ரூபாய் அல்லது 4,000 ரூபாய் கொடுக்கவேண்டியிருக்கும். இதைத்தவிர்ப்பதற்குதான் இம்மாதிரியான

21st April 1960]

[Sri J. Matha Gowder]

பல சங்கடங்களைக்கொடுத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதையும் அமைச்சர் அவர்களுடைய ரூபகத்திற்குக்கொண்டுவர விரும்புகிறேன். அதுமட்டும் அல்ல. இப்போது இதே பத்திரிகை முதலாளி தோட்டங்களிலும் இன்வென்ட் செய்ய ஆரம்பித்து இருக்கிறார்கள். தோட்டங்களில் பங்கு வாங்கியிருப்பதாகத்தெரிகிறது. இங்கு பிடித்த சனியன் இப்போதும் அங்கேயும் எங்கள் தோட்டங்களிலும் வந்து சேர்ந்து விடுமோ என்று பயப்பட வேண்டியதாக இருக்கிறது. அங்கு என்ன வந்தாலும், அங்கு நாங்கள் இருக்கின்றோம் பார்த்துக்கொள்வதற்கு. அதிலும் இப்போது இருக்கின்ற சட்டத்தின் படி இதிலுள்ள கஷ்டங்களைச்சர்க்காரிடமோ, அல்லது நிர்வாகத்தினிடமோ சொல்ல வேண்டும் என்றால், இதற்காக அமைக்கப்படுகிற யூனியனில் 25 சதமானம் தொழிலாளர்கள் சேர்ந்திருந்தால்தான் சர்க்காரும் அவர்கள் சொல்லும் குறைகளை எடுத்துக்கொள்ளும். நிர்வாகமும் எடுத்துக் கொள்ளும் என்ற முறையிருந்து வருகிறது. இதனால் தனிப்பட்டவர்கள் எந்தவிதமான குறைகளையும் தெரிவிப்பதற்கு வழியில்லாமல் இருக்கிறது. ஆகவே தனிப்பட்டவர்களும் தொழிலாளர்களின் கேளை நடத்துவதற்கு சட்டத்தில் இடம் இருக்கின்ற முறையில் ஒரு அமென்ட்மென்ட் கொண்டு வரவேண்டுமென்றும் இதைத் துரிதமாகக் கொண்டுவந்து தொழிலாளர்களுடைய கஷ்டங்களைப்போக்க வேண்டும் என்றும் அமைச்சர் அவர்களிடத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அடுத்தபடியாக, தோட்டத் தொழிலாளர்களுக்குச் செய்து கொடுக்கப்பட்டிருந்த ஜெனரல் எக்ரிமென்ட் 1961-ம் ஆண்டோடு முடிவடையப்போகிறது. மைசூரில் இருக்கின்ற தோட்ட முதலாளிகள் எல்லாம் இந்த எக்ரிமென்ட் முடிவடைகிற சமயத்தில் கூடி பேச்சுவார்த்தை நடத்துவதற்காக தொழிற் சங்கங்களைக் கூப்பிட்டு இருக்கிறார்கள். ஆனால் இங்கு எப்படியும் வேஜ் போர்டு வரத்தானே போகிறது, ஏன் இப்பொழுது பேச்சு வார்த்தை நடத்த வேண்டும் என்று நினைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். வேஜ் போர்டு எல்லோருக்கும் சேர்ந்து தான் வரும். அதற்காக இப்போது பேச்சுவார்த்தை நடத்தாமல் இருக்க வேண்டியதில்லை. ஆகவே உடனடியாக முதலாளிகளையும், தொழிற் சங்கப் பிரதிநிதிகளையும் அழைத்து, பேச்சுவார்த்தை நடத்தி எக்ரிமென்ட் ஏற்படுத்துவதற்காக வேண்டிய முயற்சி எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று கனம் அமைச்சர் அவர்களை பணிவன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன். அடுத்தபடியாக முன்பெல்லாம் தோட்டத்தில் வேலை செய்யக்கூடிய ஸ்டாப்களுக்கு ஸெர்வன்ட் அலவன்ஸ்ஸையும் சேர்த்து கணக்குப்பார்த்து அதிலிருந்து பிராவிடன்ட் பண்ணுக்கு பணம் கட்டிக் கொண்டிருந்தார்கள். ஆனால் இப்போது திடீரென்று நிறுத்திவிட்டார்கள். இதற்கு என்ன காரணம் என்று கேட்டாலும் சரியாகச் சொல்லுவதில்லை என்ற முறையை வைத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள் சில தோட்டத்திலுள்ள நிர்வாகத்தினர், அதே போன்று தான் மெட்டர்னிட்டி பெனிபிட்-கொடுப்பதிலும், பிரசவ காலத்தில் கொடுக்கின்ற சம்பளத்தோடு சேர்த்து பிராவிடன்ட் பன்ட் கட்டிக்கொண்டிருந்தார்கள். திடீரென்று சென்ற இரண்டு, மூன்று மாதங்களுக்கு முன்பு அதை நிறுத்திவிட்டார்கள். அவர்களை ஏனென்று கேட்டால், “நாங்கள் அப்படித்தான் நிறுத்துவோம். மத்திய சர்க்காரிலிருந்து உத்தரவு வந்திருக்கிறது” என்று சொல்கிறார்கள். இது மத்திய சர்க்கார் பிராவிடன்ட் பன்ட், இந்த விஷயத்தில் எங்களுக்குச் சம்பந்தமில்லை என்று கனம் அமைச்சர் ஒரு வேளை சொல்லக்கூடும். எப்படி இருந்தாலும் மத்திய சர்க்காருக்கு விஷயத்தை எடுத்துச் சொல்லவேண்டியது நம் கடமை. பள்ளிக்கூடங்களில் வேலை பார்க்கும் உபாத்தியாயினிகளுக்கு மெட்ரனிட்டி பெனிபெட், பிராவிடன்ட் பன்ட் இவைகள் கொடுத்துக்கொண்டிருக்கும் போது, தோட்டத் தொழிலாளர்களுக்கு இவை இல்லை என்று சொல்வதில் என்ன நியாயம் இருக்கிறது என்று எனக்குப் புரியவில்லை. இதை கனம் அமைச்சர் கவனிக்க வேண்டும். பிராந்திய பிராவிடன்ட் பன்ட் கமிட்டி இருக்கிறது. அந்தக் கமிட்டியில் இருக்கிறவர்களுக்கும் இந்த நிலைமை தெரியவில்லை. இந்த நிலையில் யாரைக் கேட்பது என்று தெரியவில்லை. பிராவிடன்ட் பன்ட் கமிட்டி அங்கத்தினர்களுக்காவது இந்தக் கொள்கை தெரிந்திருக்க வேண்டும். அவர்களுக்கும் தெரியாத நிலைமையில் தோட்ட முதலாளிகள் இவ்வாறு செய்கிறார்கள் என்பதைக்கனம் அமைச்சருக்குத் தெரிவிக்கிறேன்.

[Sri J. Matha Gowder]

[21st April 1960]

அடுத்தபடியாக, ஒவ்வொரு தோட்டத்திலிருந்தும் ஏராளமான தொழிலாளிகள் கராசவிடி வாங்கிக்கொண்டு போய்விட்டார்கள். தோட்டங்களில் சீதோஷண நிலை சௌகரியமாக இல்லாதது, தொழிலாளர்களுக்கு வயது அதிகமாகிவிடுவது இவைபோன்ற காரணங்களால் அவர்கள் விலகி விட்டார்கள். ஒரு தோட்டத்தில் முன்பு 500 தொழிலாளர்கள் இருந்திருப்பார்களானால் இப்போது 300 தொழிலாளர்களுக்கு மேல் இருக்க மாட்டார்கள். 200 தொழிலாளர்கள் கராசவிடி வாங்கிக்கொண்டு போய் விடுகிறார்கள் என்றால், காரணம், வயதானவர்களையோ, கல்யாணம் செய்துக்கொண்டவர்களையோ யாரையும் முதலாளிகள் நிரந்தரத் தொழிலாளர்களாக ஆக்குவதில்லை. எல்லோரையும் டெம்பரரி தொழிலாளர்களாக வைத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். டெம்பரரி ஆட்களுக்கு முதலாளிகள் எந்தவிதமான கணக்கும் வைத்திருப்பதில்லை. ஏதோ ஸ்லிப் பில் எழுதிவைத்துக்கொண்டு அவர்களுக்கு சம்பளம் கொடுக்கிறார்கள். தொழிலாளர்களுக்கு சட்டப்படி நியாயமாகக் கிடைக்கவேண்டிய சலுகைகள் கிடைக்காதபடி செய்வதற்காகத்தான் முதலாளிகள் இவ்வாறு செய்து வருகிறார்கள். 244 நாட்கள் வேலை செய்துள்ள தொழிலாளர்களுக்கு ப்ராவிடென்ட் பண்ட் கொடுக்க வேண்டும் என்று விதி இருக்கிறது. ஆனால், முதலாளிகள் இதை நடைமுறையில் அமல் நடத்துவதில்லை. அதே போல தாற்காலிக தொழிலாளர்களுக்கும் எந்த விதமான சலுகையும் கொடுப்பதில்லை. தாற்காலிக தொழிலாளர்கள் சம்பந்தமாக முதலாளிகள் கணக்கு வைத்திருப்பதில்லை. நாம் ப்ராவிடென்ட் பண்ட் இன்ஸ்பெக்டர்களை வைத்திருக்கிறோம். அந்தத் தொழிலாளர்கள் சம்பந்தமாக கணக்குகள் வைத்திருக்க வேண்டுமென்று முதலாளிகளிடம் சொல்லுவதற்கு அந்த இன்ஸ்பெக்டர்களுக்கு அதிகாரமாவது கொடுத்திருக்கிறோமா என்று அந்த அதிகாரத்தையும் அவர்களுக்குக் கொடுக்கவில்லை. அந்த இன்ஸ்பெக்டர்களுக்கு அந்த அதிகாரத்தையுமாவது கொடுக்க வேண்டுமென்று கனம் அமைச்சரைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். எல்லாத் தொழிலாளர்களுக்கும் கணக்கு வைத்திருக்க வேண்டுமென்று முதலாளிகளிடம் சொல்ல வேண்டும். இதற்கு சட்டத்தில் இடம் இல்லாவிட்டாலும் சர்க்கார் முதலாளிகளைக் கூப்பிட்டுச் சொல்ல வேண்டும் என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக தொழிலாளர்கள் அவர்களுடைய விடுமுறை நாட்களை நன்றாகக் கழிப்பதற்கு வசதி செய்து தருவதற்காக மகாபலிபுரத்தில் ரெஸ்ட் ஹௌஸ் கட்டப்படுகிறது என்று தெரிவிக்கப்பட்டது. நீலகிரி போன்ற நல்ல இடங்களில் அவர்களுக்கு ரெஸ்ட் ஹௌஸ் அமைத்து விடுமுறை நாட்களை அங்கே சந்தோஷமாகக் கழிக்க ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். மேலும் அவர்களுக்கு இந்த வீடுகளை இலவசமாகக் கொடுத்தால் நன்றாக இருக்கும்.

கனம் அமைச்சர் விபத்துக்களைப் பற்றிக் கொடுத்திருக்கும் புள்ளி விவரங்களைப் பார்த்தால் விபத்துக்கள் அதிகரித்திருப்பது தெரியும். விபத்துக்களைத் தடுப்பதற்கு என்ன செய்யலாம் என்று ஆலோசிக்க வேண்டுமென்று கனம் அமைச்சரைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

தோட்டத் தொழிலாளர்களுக்கு ஒரு கூலி நிர்ணய போர்டு அமைக்கப்படும் என்று சொல்லப்படுகிறது. வேஜ் போர்டார் ஒரு தாவாவில் எல்லா விஷயங்களையும் பரிசீலித்து ஒரு அவார்டு கொடுத்தால், முதலாளிகள் “அந்த அவார்டை அமல் நடத்த மாட்டோம்” என்கிறார்கள்.

(Mr. Speaker in the Chair.)

முதலாளிகள் அப்படிச் சொல்லாவிட்டால் நாம் என்ன நடவடிக்கையும் எடுக்க முடியுமாம் லேபர் கோர்ட்டுக்குப் போக வேண்டியிருக்கிறது. அதற்குப் பிறகு ஹைக்கோர்ட்டில் ரிட் பெடிஷன் போடப்படுகிறது. அதற்கு மேல் சுப்ரீம் கோர்ட்டுக்குப் போகிறார்கள். எனவே வேஜ் போர்டை சட்டபூர்வமான அதிகாரம் உள்ள போர்டாக அமைக்க வேண்டும். நான் அதிகாரமுள்ள வேஜ் போர்டை வரவேற்கிறேன்.

21st April 1960]

[Sri J. Matha Gowder]

மேலும், ஒப்பந்தம் செய்து அவார்டில் குறிப்பிட்ட தொகையை யெல்லாம் இப்போது ரெவின்யூ கலெக்ஷன் மூலமாக வாங்குவதாக கனம் அமைச்சர் சொன்னார். அதை நான் வரவேற்கிறேன். சாதாரணமாக முதலாளிகள் எந்த அவார்டில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள தொகையையும் உடனடியாகக் கொடுப்பதில்லை. அவர்கள் கொடுக்காவிட்டால் உடனே கோர்ட்டுக்குப் போவோம். எனவே அந்தத் தொகையை ரெவின்யூ கலெக்ஷன் மூலம் வாங்குவதை நான் வரவேற்கிறேன்.

தோட்டத் தொழிலாளர்களுக்கான ஆஸ்பத்திரிகளில் சரியான மருந்துகள் இல்லை. பெரிய தோட்டங்களில் தோட்ட முதலாளிகள் ஆஸ்பத்திரிகளில் சாதாரண டாக்டர்களை நியமிப்பார்கள். அந்த டாக்டர்கள் ஸ்பெஷலிஸ்டுகள் அல்ல. அந்த டாக்டர்கள் சாதாரண எம்.பி.பி.எஸ். டாக்டர்கள். சில தொழிலாளர்களுக்கு மூக்கு வலி, தொண்டை வலி, காது வலி போன்ற உபத்திரவங்கள் வந்தால், அவைகளுக்கு சிகிச்சை செய்யக்கூடிய போஸ்தியங்களில் தேர்ச்சி பெற்றிருக்கும் டாக்டர்கள் அந்த ஆஸ்பத்திரிகளில் கிடைப்பாது. அந்த மாதிரியான நோய்களைக் கண்டுபிடித்து சிகிச்சை செய்வதற்கு சாதனங்களும் அந்த ஆஸ்பத்திரிகளில் இல்லை. தோட்டத் தொழிலாளர்களுக்கான ஆஸ்பத்திரிகளில் எக்ஸ்ரே மீஷின் இல்லை. தொழிலாளர் அந்த ஆஸ்பத்திரியிலேயே ரொம்ப நாட்கள் இருந்தபிறகு அவன் செத்துப் போய்விடுவானே என்று முதலாளி பயப்படும்போது முதலாளி அவனை பெரிய ஆஸ்பத்திரிக்கு அனுப்புகிறான். அந்தத் தொழிலாளர் அந்த ஆஸ்பத்திரியில் எக்ஸ்ரே எடுக்கப்பட்ட பிறகு திரும்பிவரும்போது இறந்து விடுகிறான். எனவே தோட்ட முதலாளிகள் தோட்டத் தொழிலாளர்களுக்காக வைத்திருக்கும் ஆஸ்பத்திரிகளில் எக்ஸ்ரே இயந்திரம் போன்ற சாதனங்களும் நல்ல டாக்டர்களும் இருக்க வேண்டும். அது சாத்தியமில்லையானால் சர்க்கார் ஆஸ்பத்திரிகளில் இந்தத் தொழிலாளர்களுக்கென லேபர் வார்டுகளை வைத்திருக்கவேண்டும்.

அடுத்தபடியாக தோட்டங்களில் ஓர்க்ஸ் கமிட்டி இருக்க வேண்டும் என்று சொல்கிறோம். நடைமுறையில் ஓர்க்ஸ் கமிட்டி ஒன்றும் நடப்பதில்லை. (மணியடிக்கப்பட்டது).

I want only five minutes more, Sir.

MR. SPEAKER: The hon. Member has already taken about twenty minutes.

SRI J. MATHA GOWDER: ஓர்க்ஸ் கமிட்டியில் சாதாரண சின்னச்சின்ன விஷயங்களை யெல்லாம் தெரிந்துகொள்ளலாம். அதற்காகத்தான் ஓர்க்ஸ் கமிட்டி வேண்டும் என்று சொல்கிறோமே தவிர தகராறுகளை விசாரிக்க அல்ல என்பதை முதலாளிகளுக்கு சர்க்கார் எடுத்துச்சொல்ல வேண்டும்.

அடுத்தபடியாக ஒரு தோட்டத்தில் 12, 15 வருடங்கள் வேலை செய்துள்ள தொழிலாளர்கள் கூட நிரந்தரமாக்கப்படுவதில்லை. இதன் காரணமாக எத்தனையோ தோட்டத் தொழிலாளர்கள் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். அவர்கள் எப்போதும் வேலையிலிருந்து நீக்கப்படக்கூடிய நிலையில் இருக்கிறார்கள். இந்த நிலையை மாற்றக்கூடிய வகையில் சட்டத்தைத் திருத்த வேண்டும். மேலும் தொழிலாளர்களை முதலாளிகள் அனாவசியமாக எல்லாம் ஸஸ்பென்ட் செய்கிறார்கள். ஸஸ்பென்ஷன் காலத்தில் அவர்களுக்குக் கூலி கிடைப்பதில்லை. தொழிலாளிகளை ஸஸ்பென்ட் பண்ணுவதற்கு முதலாளிகள் தகுந்த காரணம் காட்ட வேண்டும் என்று விதிக்கவேண்டும் என்று சொல்லிக்கொண்டு என் வார்த்தையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

SRI S. M. ANNAMALAI: சட்ட மன்றத் தலைவர் அவர்களே, இந்த இலாகாவை வகிக்கக் கூடிய அமைச்சர் அவர்கள் மிகவும் நல்லவர், உண்மையிலேயே தொழிலாளர்களுக்காக நல்லது செய்யக் கூடியவர் என்று சொல்லப்படக் கூடியவர். அவர் தந்திருக்கக் கூடிய அறிக்கையைப்

[Sri S. M. Annamalai]

[21st April 1960]

பார்க்கும்போது இவர் தொழிலாளர்களுக்காக என்ன செய்திருக்கிறார் ; தொழிலாளர்களுக்குக் குறைந்த பட்ச கூலியை எவ்வாறு நிர்ணயித்திருக்கிறார் என்பதைப் பாரக்கும்போது வேடிக்கையாக இருக்கிறது. அமைச்சர் அவர்கள் சட்டமன்றத்தில் நான் கேட்ட கேள்விக்குப் பதில் அளிக்கும் போது இது ஒரு குறைந்த பட்சக் கூலியே தவிர, அதிகமாக அந்த விதிங்களை வைத்து வாங்கிக் கொள்ளலாம் என்று சொல்லியிருக்கிறார். ஆனால் மற்ற மசோதாக்களைக் கொண்டு வரும்போது, மற்றத் தொழிலாளர்களுக்குக் குறைந்த பட்சக் கூலி என்று சொல்லும்போது அதற்கென்று ஒரு கமிட்டியை நியமித்து அதன் மூலம் பல ஆராய்ச்சிகள் செய்து எந்தெந்த இடத்தில் எந்தெந்த தொழிலாளர்களுக்கு எவ்வளவு கூலி என்று அடிப்படையை உணர்ந்து அதன் மீதுதான் “மினிமம் வேஜஸ்” நிர்ணயித்திருக்கிறார்கள். ஆனால் இந்த விவசாயத் தொழிலாளர்களைப் பற்றி எந்தக் கமிட்டி நியமித்தார்கள் ? யார் விசாரித்தார்கள் ? பள்ளாணி கமிஷன் கூட இவர்களுக்குக் குறைந்த பட்சக் கூலியை நிர்ணயிக்க வேண்டுமென்று சொல்லியிருக்கிறது. கண்துடைப்புக்காக வேண்டி இந்த “மினிமம் வேஜஸ்”

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : கனம் அங்கத்தினர் அவர்கள் “செக்ஷன் 5 ஆப் தி மினிமம் வேஜஸ் ஆக்டை”ப் பார்க்க வேண்டும். இரண்டு விதமான வகையில் நிர்ணயம் செய்ய முடியும். ஒன்று, கமிட்டி அமைப்பது. இரண்டாவது, அபிஷ்யஸ் நோடிபிகேஷனை கெஜட்டில் போட்டு அப்ஜக்ட்ஷன் கேட்பது.

SRI S. M. ANNAMALAI : மற்றத் தொழிலாளர்களுக்கு கமிட்டியை நியமித்து விசாரணை செய்கிற போது நம்முடைய மாநிலத்தைப் பொறுத்தவரை ஏறத்தாழ 24.7 சதவிகிதம் உள்ள இந்தத் தொழிலாளர்களுக்கு, இந்த மாநில மக்களுடைய ஜனத்தொகையில் ஏறத்தாழ 75 லட்சத்துக்கு மேல் உள்ள தொழிலாளர்களுக்குக் குறைந்த பட்சக் கூலியை நிர்ணயிக்கும்போது கெஜட் நோடிபிகேஷன் கொடுத்து நிர்ணயிப்பது என்பது உண்மையிலேயே ஒப்புக்கொள்ள முடியாத விஷயம் என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். கெஜட் நோடிபிகேஷனைப் படித்தால், மாடு இல்லாமல் ஏர் உழுகிறவர்களுக்கு ஒன்றேகால் ரூபாய் என்றும், கிரேடு 1 விவசாயத் தொழிலாளர்களுக்கு ஒரு ரூபாய் என்றும், கிரேடு 2 விவசாயத் தொழிலாளர்களுக்கு 87 நேயு பைசே என்றும், “நான் அடல்ஸ்”-க்கு 75 நேயு பைசே என்றும் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. நடவு நடுவதற்கு வேண்டுமானால் 14 அணை கூலி நிர்ணயம் நியாயமென்று ஒப்புக்கொள்கிறேன். மற்ற கூலிகளின் நிர்ணயத்தை ஒப்புக்கொள்ள முடியாது. மாடு வைத்துக்கொண்டு ஏர் ஒட்டுகிறவனுக்கு என்ன கூலி, கட்டி அடிப்பதற்கு என்ன கூலி, தான் உதறுவதற்கு என்ன கூலி நிர்ணயித்திருக்கிறார்கள் ? ஏன் இந்த சர்க்கார் குறைந்தபட்சக் கூலியை நிர்ணயிக்கப் பார்க்கிறார்கள், அல்லது நிர்ணயித்தார்கள் என்றுகேட்க ஆசைப்படுகிறேன். விவசாயிகளுக்குத் தரோகம் செய்யும் முறையில் கெஜட் நோடிபிகேஷன் கொடுத்திருப்பதை நான் களம்பூர் விவசாயச் சங்கத்தின் சார்பாக ஆட்சேபணை கிளப்பியிருந்தேன். அதனால் விவசாயத் தொழிலாளர்களுக்கு யாதொரு நன்மையும் கிடையாது. இவர்களுக்குக் கூலி நிர்ணயம் செய்யும் போது மற்றக் கூலிகளையும் ஆராய்ச்சி செய்து சலுகை காட்ட வேண்டுமென்று ஆட்சேபணை செய்திருந்தேன். அந்த ஆட்சேபணையாகிலும் உண்மையிலேயே கவனிக்கப்பட்டதா என்றால், கிடையாது. குறிப்பிட்ட 6 வார காலத்திற்குள் ஆட்சேபணை செய்திருந்துங் கூட அதைக் கவனிக்கவில்லை.

இப்போது இந்த மாநிலத்திலே உள்ள விவசாயிகளுடைய “பர் காபிடா இன்சு” 104 ரூபாய் என்று சொல்லப்படுகிறது. அது கூட இந்தியத் துணைக்கண்டத்திற்குப் பூராவும் கணக்கெடுத்துச் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. நம்முடைய மாநிலத்தைப் பொறுத்தமட்டில் தனியாகக் கணக்கெடுத்துப் பார்த்தால் 50 அல்லது 60 ரூபாய்தான் இருக்கும். இப்படி ஒரு குறைந்த வருவாயில் இருக்கும் ஒரு பெரிய சமுதாயத்தை முன்னுக்குக் கொண்டு வர, அவர்களுடைய பொருளாதாரத்தை உயர்த்த அமைச்சர் அவர்கள்

21st April 1960]

[Sri S. M. Annamalai]

என்ன நடவடிக்கை எடுத்துக்கொண்டார்கள் என்று பார்த்தால் ஒன்றுமே கிடையாது. அவர்களுக்கு வீட்டு மனைகள் இதுமாக வழங்கப்பட வேண்டுமென்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. ஹவுசிங் ஸ்கீம் என்ற புத்தகத்தில் ஹரிஜன அபிவிருத்தி என்ற தலைப்பின் கீழ்ப் பார்த்தால், ஏதோ ஓரளவுக்கு ரூபாயை ஒதுக்கி வீட்டு திட்டித்துக்கொள்ளலாம் என்று பார்ப்பதைப்போல தான் இருக்கிறது. அடுத்த ஆண்டில் அமைச்சர் அவர்கள் இப்படிப்பட்ட அறிக்கையைச் சட்ட மன்றத்தில் வைக்கும்போது கிராமப்புறங்களில் உள்ள விவசாயத் தொழிலாளர்களுக்கு இவ்வளவு வீட்டு மனைகள் வாங்கித் தரப்படின்; இவ்வளவு வீடுகள் கட்டித்தரப்படின்; இந்த அளவு அவர்கள் முன்னேற்றம் அடைந்திருக்கிறார்கள் என்பதற்கான புள்ளி விவரத்தைத் தருவார்களேயானால் உண்மையிலேயே நான் விவசாயத் தொழிலாளர்கள் சார்பில் நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்வேன்.

அடுத்தபடியாக நெசவாளத் தொழிலாளர்களுக்காக 1959-ம் ஆண்டில் இந்தச் சட்டமன்றத்தின் மூலமாக ரிபேட் தொகை என்று ஏறத்தாழ 81 லட்சம் ரூபாய் சாங்குன் செய்யப்பட்டது. பட்ஜெட்டைப் பார்த்தால் முன்னாலே ரிபேட் தொகை பாக்கிக்காக வேண்டி 65 லட்சம் ரூபாயைக் கொடுத்துவிட்டு, மீதம் இருக்கும் 16 லட்சம் ரூபாயும் சப்ளிமென்டரி டிமாண்டில் 18 லட்சம் ரூபாயும் ஆக 34 லட்சம் ரூபாய்தான் ரிபேட் தொகையாகக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அந்தக் கைத்தறி நெசவாளத் தொழிலாளர்களுக்கு அம்பர் சர்க்காவில் பயிற்சி கொடுக்க 28 மாடல் சென்டர்கள் ஏற்படுத்தப்பட்டு 1,400 பேர் பயிற்சி பெறுகிறார்கள்.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: ஹாண்ட்லர் கோவாப்பரேடிஸ் டிமாண்ட் வருகிற நேரத்தில் இதைப்பற்றியெல்லாம் சொன்னால் விவரங்கள் கொடுக்க முடியும்.

SRI S. M. ANNAMALAI: அந்த டிமாண்ட் வருகிறபோது எனக்குப் பேச வாய்ப்பு கிடைக்கிறதோ இல்லையோ தெரியாது. இதிலேயும் அதைப்பற்றி குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். கைத்தறி நெசவாளர்களுக்கு ஹவுசிங் ஸ்கீம் என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. சென்ற ஆண்டில் பாரக்குப் போது வட ஆற்காடு மாவட்டத்தில் இந்தத் தொழிலாளர்களுக்காக ஒரு வீடுகூடக் கட்டப்படவில்லை. குறிப்பாக, வட ஆற்காடு மாவட்டத்தில் உள்ள நெசவாளர்களுக்குச் சொந்த வீடுகள் கட்டிக்கொடுக்க சர்க்கார் கவனம் செலுத்தவில்லை. மற்ற டிமாண்டுகளில் வட ஆற்காடு மாவட்டம் புறக் கணிக்கப்பட்டிருப்பது போலவே இதிலும் புறக்கணிக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதை மிகவும் வருத்தத்துடன் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மின்சாரத் தொழிலாளர்களைப் பொறுத்தவரையில், இதுவரை ஏறத்தாழ 12 சங்கங்கள் வேலை நிறுத்தம் செய்யப்போவதாக நோட்டீஸ் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதற்கு அடிப்படையான காரணங்கள் இருக்கின்றன. கோரிக்கைகள் இருக்கின்றன. இருந்தாலும், ஏதோ ஒரு சில அதிகாரிகள் அந்தத் தொழிற்சங்கத் தலைவர்களையும், மற்றும் அதில் முக்கிய அங்கம் வகிக்கின்றவர்களையும் வேண்டுமென்றே மாற்றி, உத்தியோகத் தாழ்வு தந்து, அடிக்கடி தொந்தரவு கொடுத்துக்கொண்டு வருகிறார்கள், என்ற காரணத்தை வைத்துத்தான் அவர்கள் பெரிதாகக் காட்டி, அடிக்கடி வேலை நிறுத்தம் செய்யக்கூடிய அளவுக்கு ஸ்ட்ரைக் நோட்டீஸ் கொடுத்துக்கொண்டு வருகிறார்கள். மின்சார இலாகாவிலுள்ள உத்தியோகஸ்தர்கள் “ரிகன்லிலியேஷனுக்கு” ஒத்துக்கொண்டு கூட, லேபர் கமிஷனர் சென்று சமாதானம் செய்து வைத்து, எந்த எந்தக் கோரிக்கைகளை ஏற்றுக்கொள்ளவேண்டுமென்று சமாதானம் செய்தும் கூட, அதை உண்மையிலேயே அமுல் நடத்தாமல், வேண்டுமென்றே அதைத் தகர்த்தெறிய வேண்டுமென்ற முறையிலே அதிகாரிகள் போட்டிச் சங்கம் ஏற்படுத்தக்கூடிய அளவுக்கு இன்றைக்குத் தொழிலாளர்களுடைய நிலைமை இருக்கிறது. போட்டிச் சங்கம் என்பது மற்ற தொழிலாளர்களிடத்தில் இருக்கலாம். ஆனால், மின்சாரத் தொழிலாளர்களிடத்தில் போட்டிச் சங்கம் இருக்குமானால், உண்மையிலேயே இந்தச் சர்க்காருக்கு தொழிலாளர்களைக் கொலைக்கு ஆளாக்கிய குற்றம் ஏற்படும். மின்சார இலாகாவிலே இரண்டு போட்டிச் சங்கங்கள் இருந்து, ஒருவருக்கொருவர்

[Sri S. M. Annamalai]

[21st April 1960]

மாறுபட்ட கருத்து இருக்கலாம். அதன் காரணமாக ஒருவன் லேனிலே ஏற்கொண்டிருக்கும்போது ஸ்டீல்சை “ஆன்” செய்துவிட்டால் அவனுடைய வாழ்க்கையே போய்விடும். அங்கே பொதுவுடைமைக் கட்சியின் கீழ் ஒரு சங்கம் இருக்கிறது என்பதற்காக, காங்கிரஸ் கட்சியிலே ஒரு போட்டிச் சங்கத்தை ஆரம்பிக்கவேண்டுமென்று அந்த உத்தியோகஸ்தர்களும் உடன் இருந்து ஆரம்பிப்பார்களானால், அது பல தொழிலாளிகளுடைய வாழ்க்கையைப் போக்கிவிடக்கூடிய நிலையை உண்டாக்கும். அப்படிப்பட்ட போட்டிச் சங்கத்தை உண்டாக்கக்கூடாது. இதில் அமைச்சர் அவர்கள் தலையிட்டு ஆவன செய்யவேண்டும்.

லேபர் கமிஷனர் அவர்கள் சமாதானம் செய்துகொண்டிருக்கிறார்கள் என்று நேற்று கூட பத்திரிகையில் பார்த்தேன். அதைக் கூடுமானவரை சீக்கிரத்தில் பாசலேன் செய்து, மன்சாரத் தொழிலாளர்களுக்கு உண்டான குறைகளை நல்ல முறையிலே நக்கவேண்டும். பொதுவுடைமைக் கட்சியின் கீழ் இருக்கும் தொழிற் சங்கம்தான் வேலை நிறுத்த நோட்டீஸ் கொடுக்கிறது என்று, வேண்டுமானால் அமைச்சர் அவர்களும் ஆளும் கட்சியின் சார்பாக குற்றம் சாட்டலாம். ஆனால், சும்ப்கோணத்தில் நடைபெற்ற வேலை நிறுத்தத்தைப் பார்த்தால், மலசார இலாகா கார்ப்பரேஷனுக்குத் தலைவர் யார் என்று அமைச்சர் அவர்கள் சற்று சந்தித்துப் பார்க்கக் கோருகிறேன். கார்ப்பரேஷன் சொந்தக்காரர் காங்கிரஸ் கட்சியைச் சேர்ந்த சட்ட மன்ற உறுப்பினர். அங்கேயிருக்கும் தொழிற் சங்கம் காங்கிரஸ் கட்சியைச் சேர்ந்த தொழிற் சங்கம். இப்படியிருக்கும் தொழிற் சங்கம் அவர்களுடைய கோரிக்கைகளைக் கொண்டு அதற்காக வேலை நிறுத்தம் செய்கிறார்கள் என்றால், அதனுடைய கோரிக்கைகள் என்னவாயிற்று என்று அமைச்சர் அவர்களைத் தாழ்மையாகக் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். மற்ற தொழிற்சங்கங்கள், மிஸ்சர் இலாகாவில் இருக்கும் தொழிற்சங்கங்கள் வேண்டுமானால் பொதுவுடைமைக் கட்சியின் கீழ் இருக்கலாம். ஆனால், காங்கிரஸ் கட்சியின்கீழ் இருக்கும் தொழிற்சங்கத்தின் கோரிக்கைகள் என்ன ஆயிற்று என்பதைச் சந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும்.

இதைப்போல் அடிக்கடி வேலை நிறுத்தம் ஏற்படுகிறது. பேட்டைவாய்த் தலையில் வேலை நிறுத்தம் செய்தார்கள். அங்கு 45 பேர்களைக் கைது செய்திருக்கிறார்கள். குந்தாவில் வேலை நிறுத்தம் செய்தார்கள். அங்கும் பல பேர்களைக் கைது செய்தார்கள். சும்ப்கோணத்தில் வேலை நிறுத்தம் செய்ததில், அங்கும் இந்த அரசாங்கம் 65, 70 பேர்களைக் கைது செய்திருக்கிறார்கள்.

அமைச்சர் அவர்கள் தந்திருக்கும் புத்தகத்தில் பார்த்தால், தொழிற் தகராறுகள் ஏற்பட்டதன் காரணமாக “லாஸ் ஆப் மான் பவர்” அதிகமாகியிருக்கிறது என்று தெரிகிறது. தொழிற் தகராறுகள் நாளுக்கு நாள் அதிகமாகிக்கொண்டு வருகின்றன. தொழில் உறவு இந்த மாநிலத்தில் நன்றாக இல்லை. 1957, 1958, 1959-ம் ஆண்டுகளில் ஸ்ட்ரைக்குகளும் லாக்-அவுட்களும் ஏற்பட்டிருக்கும் எண்ணிக்கை பற்றி கொடுத்திருக்கும் புள்ளி விவரத்தைப் பார்ப்போமானால், ஸ்ட்ரைக்குகள் வேண்டுமானால் குறைந்திருக்கலாம். ஆனால், அந்த மூன்று ஆண்டுகளிலும், “லாஸ் ஆப் மான் பவர்” அதிகமாகியிருக்கிறது என்று பார்க்கிறோம். அதற்கு இரண்டு காரணங்கள் இருக்க முடியும். ஒன்று—பெரிய தொழிற்சாலைகளில் வேலை நிறுத்தம் அதிகமாக இருக்க முடியும். அல்லது அதிக நாட்கள் லாக்-அவுட்கள் இருந்திருக்க முடியும். ஸ்ட்ரைக் குறைவாக இருந்தாலும் “லாஸ் ஆப் மான் பவர்” அதிகமாக இருந்துகொண்டு வருகிறது. இதைப்பார்த்தால், நம்முடைய மாநிலத்தில் உண்மையிலேயே தொழில் உறவு நல்ல முறையில் இருக்கிறதா என்றால், கிண்டலே கிடையாது. தொழிற் தகராறு நாளுக்கு நாள் அதிகமாகிக்கொண்டே வருகிறது. இதைத் தயவு செய்து அமைச்சர் அவர்கள் ஆராய்ச்சி செய்ய வேண்டும். தொழிற் தகராறு இருந்தால் அது நாட்டின் முன்னேற்றத்தையே கெடுத்துவிடும். குறிப்பாக, சர்க்கார் கையிலே இருக்கும் மின்

21st April 1960]

[Sri S. M. Annamalai]

சார இலாகா போன்ற இலாகாக்கள் சம்பந்தப்பட்டவரையிலாவது, உடனடியாக முதலாளிகளையும், தொழிலாளிகளையும் வரவழைத்து, அவர்களுக்குள் ஒருவித ஒப்பந்தத்தை ஏற்படுத்தவேண்டியது அவசியம்.

“பேடல் ஆக்ஸிடென்ட்ஸ்” ஆண்டுக்கு ஆண்டு அதிகமாகிக்கொண்டு வருகிறது. அமைச்சர் அவர்கள் பதில் சொல்கிறபோது, இந்திய துணைக் கண்டம் பூராவையும் எடுத்துக்கொண்டால், மற்ற எல்லா மாநிலங்களையும்விட நம் மாநிலத்தில்தான் மிகக் குறைவாக இருக்கிறது “பேடல் ஆக்ஸிடென்ட்ஸ்” டைப் பொறுத்த வரையில் என்று சொன்னார்கள். “பக்கத்து லீட்டுக் காரர்களைப் பாருங்கள், அவர்கள் அதிக அக்கிரமம் செய்துகொண்டிருக்கிறார்கள், நான் பரவாயில்லை, ஏதோ அக்கிரமத்தைக் குறைத்துக்கொண்டிருக்கிறேன்” என்று சொல்வதில் பயன் இல்லை. கூடுமானவரை “பேடல் ஆக்ஸிடென்ட்ஸ்” டைத் தபவுசெய்து குறைக்கவேண்டும். எவ்வளவுக் கெவ்வளவு ஆக்ஸிடென்டுகள் நடக்காமல் இருக்க முடியுமோ அந்த அளவுக்கு சர்க்காரோ அல்லது சர்க்காரைச் சேர்ந்த உத்தியோகஸ்தர்களோ நல்ல நடவடிக்கைகள் எடுக்கவேண்டும்.

நாளுக்கு நாள் வேலையில்லாத திண்டாட்டம் அதிகமாகிக் கொண்டு வருகிறது என்பது அமைச்சர் அவர்கள் இதுபற்றித் தந்திருக்கும் புள்ளி விவரத்தைப் பார்த்தாலே தெரிகிறது. வேலை தேடித்தரும் அலுவலகங்களுக்குச் செல்லும் தொழிலாளர்கள் இரண்டு மாதங்களுக்கு ஒரு முறை அந்தத் துணைப் புதுப்பித்துக்கொள்ளவேண்டுமென்று ஒரு முறையை ஏற்படுத்தியிருப்பதன் காரணமாக வேலையில்லாமலிருக்கும் தொழிலாளிகள் இரண்டு மாதங்களுக்கு ஒரு முறை அங்கு சென்று புதுப்பித்துக்கொள்ளாத காரணத்தால், வேலையில்லாதோர் புள்ளிவிவரம் மிக மிகக் குறைகிறது. இரண்டு மாதங்களுக்கு ஒரு முறை அந்த அலுவலகத்திற்குப் போகவேண்டுமே என்பதற்காக ரெஜிஸ்தர் செய்யாமல் இருந்துவிடுகிறார்கள். பதிவு செய்துகொள்ளாமலிருக்கும்போதே வேலையில்லாதோர் எண்ணிக்கை இவ்வளவு அதிகமாக நாட்டில் இருக்கிறதென்றால், அதை அமைச்சர் அவர்கள் தயவுசெய்து ஆராய்ந்து பார்க்கவேண்டும். வேலையில்லாத திண்டாட்டம் நாளுக்கு நாள் அதிகமாகிக்கொண்டே போகிறது. லாஸ் ஆப் மான் பவரூம் அதிகமாகிக்கொண்டே போகிறது. நம்முடைய மாநிலம் முன்னேறிக்கொண்டு வருகிறது என்று சொல்கிற இந்தச் சமயத்திலே இது நாட்டுக்கு நல்லதா என்பதைச் சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டுமென்று அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொண்டு என்னுடைய பேச்சை இத்துடன் முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

* SRI M. S. SELVARAJAN : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, அமைச்சர் அவர்கள் கொணர்வந்திருக்கும் தொழிலாளர்-தொழிற்கால மான்யத்தை நான் வரவேற்கிறேன். நம்முடைய ராஜ்யத்திற்கு மற்ற ராஜ்யங்களுக்கு இல்லாத ஒரு வார்ப்பு, இந்தத் தொழிலாளர், தொழில் துறையை ஏற்றுக்கொண்டிருக்கக்கூடிய அமைச்சர் அவர்கள் தொழிற் சங்கத்தின் தலைவராக இருந்து, பல காலம் தொழிலாளர்-தொழில் நடத்தக்கூடிய நிர்வாகிகள் இவர்களுக்குள்ள உறவு முறைகளைப்பற்றியும், தொழிலாளர்களுக்குச் செய்யவேண்டிய காரியங்களையும் நன்கு தெரிந்தவராக இருக்கிறார். அவர்கள் தொழிற்சங்கத் தலைவராக இருந்த காலத்தில், கோரிக்கை கொடுக்கக்கூடிய நிலையில் இருந்தவர்கள் நிர்வாகி ஆகி, இரு தரப் புக்கும் மத்தியஸ்காகி, ராஜ்யத்தின் நல புலன்களைக் கவனிக்கக்கூடிய துறையை ஏற்ற பிற்பாடு, அவர்களுக்கு முன்பு கிடைத்த அனுபவம் பெரிதும் உபயோகமாகிறது. அந்த நிலையில், மற்ற ராஜ்யங்கள் நம்மைப் பார்த்துக் கற்றுக்கொள்ளக்கூடிய அளவுக்கு இந்தத் துறையில் பல்வேறு முன்னேற்றமான சட்ட திட்டங்களை நாம் செய்திருக்கிறோம். சில சட்ட திட்டங்களை மற்றவர்களுக்காக மன்னோடியாகக் கூட நாம் இயற்றியிருந்தாலும்கூட, அவைகளைப் பின்னாக்க அமல் நடக்கவேண்டிய அளவுக்குக் காலம் காழ்த்தவேண்டிய அவசியம் எற்பட்டிருக்கிறது. அந்த முறையில் வேறு சில ராஜ்யங்கள் நம்முடைய முற்போக்குக்கு முட்டுக்கட்டையாகக்கூட இருக்கின்றன என்று நாம் சொல்லமுடியும்.

[Sri M. S. Selvarajan]

[21st April 1960]

பீடித்தொழிலாளர்களுக்கான சட்டம் சென்ற வருஷம் இயற்றப்பட்டது என்றாலும் வருகிற ஜூலை மாதம் வரையிலும் நாம் காலம் தாழ்த்த வேண்டிய அவசியத்தை உண்டு பண்ணியிருக்கிறது. இனியும் கூட, ஜூலை மாதத்தில் கூட நாம் அதை அமுல் நடத்த முடியுமா என்றால் அது நம்முடைய அண்டை ராஜ்யங்களெல்லாம் வரக்கூடிய வேகத்தைப் பொறுத்திருக்கிறது.

பெண்களுக்குப் பேறு கால வசதிகள், இரண்டு மாத விடுமுறையோடு சம்பளமும் கொடுப்பது என்று இருந்த சட்டம், மூன்று மாதமாக ஆக்கப்பட்டு, இந்தத் தேசத்திலேயே முதன் முதலாக அந்தச் சட்டத்தை இயற்றி பெண் தொழிலாளர்களுக்கு அபயம் கொடுத்த பெருமை இந்த ராஜ்யத்திற்கு உண்டு. அத்தகைய அளவுக்கு ராஜ்யத்தில் சீரான நல்ல சட்டங்கள், தொழிலாளர்களுடைய நலன்களுக்கு இருக்கக்கூடிய நல்ல பல சட்டங்கள் வேகமாக வந்துகொண்டிருக்கின்றன.

இந்த நிலையில் எனக்கு முன்பு பேசிய கனம் அங்கத்தினர் அவர்கள், தொழில் துறையில் நல்லவிதமான அமைதி இல்லை என்று குறிப்பிட்டார்கள். அவர்களுக்கு நான் மாறுபாடான கருத்தைத் தெரிவிப்பதற்கு விரும்புகிறேன். தொழிலாளர்களுடைய நலனை தேடிக்கொள்ளுவதற்கும், முதலாளிகள் தங்களுக்கரிய உரிமைகளை வற்புறுத்துவதற்கும் தொழில் கோர்டுகள் இருந்தாலும்கூட, இந்த ராஜ்யத்தைப் பொறுத்த மட்டில், இந்தத் துறையிலே வேலையை ஏற்று நிர்வகிக்கக்கூடிய சிப்பந்திகளும் சரி, உயர்தர, அடித்தர உத்தியோகஸ்தர்களும் சரி, எந்த அளவுக்கெல்லாம் “கன்வல்லியேஷன்” சாத்தியமோ, எந்த அளவுக்கு சமரசம் சாத்தியமோ அந்த அளவுக்கு சமரசமாகத் தீர்த்துவைப்பதில் உள்ளனப்போடு, நல்ல மனச்சாட்சியோடு வேலை செய்கிறார்கள் என்பதை நான் பாராட்டிக் கடைமைப்பட்டிருக்கிறேன். அந்த அளவுக்கு அவர்களுடைய உற்சாகம், தெம்பு இருக்கிறது. நாம் ஆற்றுகிற பணி நல்ல பணி என்ற நல்லெண்ணத்தோடு, நல்ல இருதயத்தோடு அவர்கள் வேலை செய்வதன் பலகை பல்வேறு ஜில்லாக்களில் திறக்கப்பட்ட தொழில் கோர்டுகளுக்கு செல்லக்கூடிய வாய்ப்பே மிகமிகக் குறைந்துவிட்டது. எங்கேயோ ஓரிரு இடத்தில் தொழில் கோர்டுகளுக்குச் செல்லக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறது என்றால், அது சட்ட ரீதியான பிரச்சனையத் தீர்ப்பதற்கு உரிய இடம் என்ற ரீதியிலே செல்லக்கூடிய நிலைமையாக இருக்கும். அந்த அளவுக்கு இந்த ராஜ்யத்தில் தொழில் அமைதி ஏற்பட்டிருக்கிறது என்பது குறித்து நான் சந்தோஷமடைகிறேன்.

சமீபகாலத்தில் பல்வேறு துறைகளிலுள்ள தொழிலாளர்களுக்கு குறைந்தபட்ச கூலி நிர்ணயம் செய்ய சட்டம் செய்திருக்கிறோம். அதற்காக இன்னும் சில தொழில்களையும் தொகுத்து வைத்திருக்கிறோம். முக்கியமாக உப்புத்தொழிலாளர்களுக்கு குறைந்தபட்சக் கூலி நிர்ணயம் செய்வதற்கென்று ஏற்பாடு செய்யப்பட்டு வருகிறது. இந்த ராஜ்யம் நீண்ட கடற்கரையைக் கொண்டது. உப்புத் தொழில் கணிசமான அளவுக்கு தொழிலாளர்களைக் கொண்டிருக்கிறது. ஏறத்தாழ 50,000 தொழிலாளர்கள் இந்த ராஜ்யத்தில் உப்புத் தொழிலில் ஈடுபட்டு வருகிறார்கள் என்று நான் நம்புகிறேன். இந்த ராஜ்யத்தில் தேசம் முழுவதற்கும் வேண்டிய உப்பில் நான்கில் ஒரு பாகம் தயாரிக்கக்கூடிய அளவுக்கு இந்தத் தொழில் ஒரு பெரிய தொழில். இந்தத் தொழில் வருஷம் முழுவதிலும் வேலை செய்வதற்குரிய தொழில் அல்ல. ஏறத்தாழ 8 மாதம், 9 மாதங்களுக்கு மேலாக வேலை கிடைப்பது என்பதில்லை. எட்டு மாதம், 9 மாதங்களில் அவர்களுக்குச் சேருகின்ற பணத்தை வைத்துத்தான், அவர்களுக்கு கிடைக்கின்ற கூலியை வைத்துத்தான் வீதி இருக்கக்கூடிய 3, 4 மாத காலத்தையும் கமிக்கவேண்டிய அளவுக்கு இருக்கிறார்கள். ஆகவே, குறைந்த பட்சக் கூலி நிர்ணயம் செய்கின்ற காலத்தில் இந்த அம்சத்தை கருத்தில் கொண்டு, 8 மாதம், 9 மாத காலத்தில் அவர்கள் தேடுகின்ற கூலியை வைத்துக்கொண்டு மழைக்காலத்தைப் தாக்கக்கூடிய அளவுக்குக் கணிசமான அளவுக்குக் குறைந்தபட்ச கூலி நிர்ணயம் செய்யவேண்டியது அவசியம் என்று நான் கருதுகிறேன். அதோடுகூட, இந்த ராஜ்யத்தின்

21st April 1960]

[Sri M. S. Selvarajan]

முயற்சியினாலும் மத்திய அரசாங்கத்தின் முயற்சியினாலும் வேறு சில தேசங்களுக்கு இண்தோனேஷ்யா, ஜப்பான் போன்ற இடங்களுக்கெல்லாம் உப்பு சென்று வருவதற்கு, நம்முடைய நாட்டின் பொருள் அங்கெல்லாம் போய் விற்பனை ஆவதற்கு வேண்டிய வாய்ப்பை அரசாங்கம் ஏற்படுத்திக் கொண்டிருக்கும் நிலைமையில் உப்புத் தொழில் ஒரு கவர்ச்சியான தொழில், லாபகரமான தொழில். இந்தத் தொழிலில் ஈடுபட்டுள்ள தொழிலாளர்களுக்கு சிறு வயதிலேயே கண்ணை பாதிக்கக் கூடிய அபாயம் இருக்கிறது. நடு வெய்யிலில், உச்சி வெய்யிலில் அவர்கள் வேலையில் ஈடுபடுகிறார்கள். அந்தத் தொழிலாளர்களுக்கு கால் புத்துவடுகிறது. கண்ணுக்கு நோடியாகப் பாய்கிறது அந்த உஷ்ணம். ஆகவே, இந்தத் தொழிலாளர்களுக்குக் காலுக்கு செருப்பு, பூட்ஸ் போன்ற வசதிகளும், கண்ணுக்கு கூலிங் கிளாஸ் போன்ற பாதுகாப்பு வசதிகளும் செய்துகொடுக்கவேண்டும் என்று மத்திய அரசாங்கத்தினுடைய குழுக்கள் சிபார்சு செய்து வருகின்றன. இந்த ராஜ்யத்தில் எங்கெங்கே உப்புத் தொழில் இருந்து வருகிறதோ, அந்தத் தொழில் துறையில் இது அமல் நடத்தப்படுவதற்குத் தக்க அதிகாரிகளைக் கொண்டு கவனம் செலுத்த வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அதோடு கூட, இந்தத் தொழிலுக்குக் குறைந்தபட்சக் கூலி நிர்ணயம் செய்யும்பொழுது, நாள் கூலியாக நிர்ணயம் செய்வது சரியாக வராது. வாரத்திற்கு ஒருமுறைதான் கூலி பட்டுவாடா செய்யக்கூடிய முறை இருந்துவருகிறது. வாரத்தில் 6 நாட்களுக்குத் தான் இந்தத் தொழிலில் ஈடுபட்டிருக்கக் கூடியவர்களுக்கு வேலை. ஏழாவது நாள் அங்கு இருக்கக்கூடிய தலைமைக் கூலிக்கு கண்காணிக்கு தணைர் பாய்ச்சக்கூடிய வேலை ஒன்றுதான் இருக்கும். ஏழாவது நாள் பெரும்பாலும் விடுமுறையாகக் கருதப்படும். ஆகவே, வாரக் கூலி நிர்ணயம் செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

இந்தத் தொழிலிலே ஒரு அபாயம் உண்டு. உப்புத் தொழிலில் ஈடுபட்டிருக்கக் கூடிய தொழிலாளர்களுடைய வாழ்வைக் குலைக்க முதலாளிகள் குறுக்கு வழி ஒன்றைப் பின்பற்றி விடுவார்கள். தொழிலாளர்களில் ஒன்றிரண்டு பேர்களைப் பெரியவர்களாக்கி, அவர்களுக்கு தங்களுடைய மூல தனத்தைக் கொடுத்து, காண்டராக்ட் லிஸ்டம் அல்லது ஸ்வாமிபோக லிஸ்டம் என்று அமைத்து நடச்சி, தொழிலாளர்களில் ஒன்றிரண்டு பேர்களை முதலாளிகளாக்கி அவர்களைக் கொண்டு மற்றவர்களை அடிமை மாதிரி வேலை வாங்கக்கூடிய நிலைமை உண்டுபண்ணுகிறார்கள்.

“Wages to be fixed on the produce” என்று சிற்சில இடங்களில் இதுமாதிரி குறுக்கு வழியை பின்பற்றுகிறார்கள். வேறு சில முதலாளிகளும் இதுமாதிரி செய்வதற்கு முயற்சிப்பார்கள். அதுமாதிரி வசதி செய்துகொண்டால், தொழிலாளர்களுக்கு கிடைக்கவேண்டிய கண்சமான கூலி விகிதம் தகர்த்தெறியப்படும். அவர்களுக்கு சௌகரியமான கூலி கிடைக்காது. இந்தக் கஷ்டத்தை நீக்குவதற்கு காண்டராக்ட் லிஸ்டம் அல்லது ஸ்வாமிபோக லிஸ்டம் என்ற நிலைமையில் வேலையை நடத்தக் கூடாது என்று திட்டம் செய்யவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இந்தத் துறையிலே பெரும்பாலும் “ஸ்டீலாக்” வருவதற்கில்லை. தூத்துக்குடி பகுதி நம்முடைய ராஜ்யத்தில் கணிசமான அளவு உப்புத் தொழிலாளர்கள் இருக்கக்கூடிய பெரிய இடம். ஏறத்தாழ 10,000, 15,000 தொழிலாளர்கள் அங்கே இந்தத் தொழிலில் ஈடுபட்டிருக்கிறார்கள். ஆறுமுகநேரி, அதிராமப்பட்டினம், வேதாரண்யம், நாகர்கோவில் ஆகிய இடங்கள் முக்கியமாக உப்பு உற்பத்தி செய்யக்கூடிய பகுதிகள். தூத்துக்குடியில் இருக்கக் கூடிய உப்பளங்கள் பெரும்பாலும் மத்திய அரசாங்கத்திற்குச் சொந்தமானது. மாகாண அரசாங்கத்திற்குச் சொந்தமான நிலங்களும் இருக்கின்றன. தூத்துக்குடியை அடுத்த 18 மைலில் உள்ள ஆறுமுகநேரியில் 1948-ல் இந்த தேசத்தில் முதன்முதலாக மற்ரிஷம் சோஷலிச முறையில் இன்று அமைச்சராக இருக்கக்கூடிய திரு. வெங்கடராமன் அவர்கள் அன்று தமிழ் நாடு காங்கிரஸ் தொழிலாளர்கள் பகுதியின் தலைவராக இருந்தபொழுது தேசத்தில் முதன்முதலாக கூட்டுறவு முறையில் அங்குள்ள 500 உப்புத் தொழிலாளர்களுக்கு, 60 வருஷகாலமாக

[Sri M. S. Selvarajan]

[21st April 1960]

17 ஸ்தாதிபதிகளின் கையில் இருந்த அந்தப் பாத்திகளின் உரிமையை அரசாங்கத்திற்குச் சொந்தம் செய்துகொண்டு பல ஸ்சக்கணக்கான ரூபாய் லாபம் பெற்றுவந்த முதலாளிகளின் கையிலிருந்து நோகாமல், இரத்தம் சிந்தாமல் தொழிலாளர்கள் கைக்கு மாற்றி அமைத்த பெருமை அவருக்கு உண்டு. அப்பொழுது ஏற்படுத்தப்பட்ட கூட்டு உப்புத் தொழிலாளர்களின் கூட்டுறவு சங்கம் இன்று பல துறைகளில் வளர்ச்சி அடைந்து பல நூற்றுக் கணக்கான ஏக்கர் நிலம் வைத்திருக்கக்கூடிய நிலைமையைப் பெற்று இருக்கிறது. அதுபோன்ற நிலைமை வளர, வளர உப்புத் தொழிலில் வேலை நிறுத்தம் ஏற்படாமலே போய்விடும், மனித சக்தி வீணாகாமல் போய்விடும். அது போல எந்த இடங்களில் சாத்தியமோ தூத்துக்குடி போன்ற பல்வேறு பகுதிகளெல்லாம் எந்த அளவுக்குத் தொழிலாளர்களை கூட்டுறவு முறையில் கொண்டுவந்து, அவர்களுக்கு அரசாங்கம் எந்த அளவுக்கு எல்லா விதமான வாய்ப்பு, வசதிகளையும் கொடுத்து அவர்களுக்கு வேலை செய்வதற்கு வசதி செய்யமுடியுமோ அந்த அளவுக்கு இந்தத் தொழிலில் அமைதி நிலவும். எந்த விதமான வேலை நிறுத்தம் போன்ற சிரமங்களும் இல்லாமல் அந்தத் தொழில் முன்னுக்கு வருவதற்கு வசதியாக இருக்கும் என்று நினைக்கிறேன்.

உப்புத் தொழிலில் செஸ் நிதி வசூலித்து, அதை விநியோகிக்க மத்திய அரசாங்கம் சபையும் அமைத்திருக்கிறது. ராஜ்ய ரீதியிலும் சபை அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது. சபை அமைத்து வசூலிக்கக்கூடிய செஸ் நிதியை எந்த அளவுக்கு உபயோகப்படுத்துவது என்பதற்குரிய வழிகள் செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். செஸ் நிதியிலிருந்து குறைந்தபட்சம் 25 சதவீதம் தொழிலாளர்கள் நலனுக்காக ஒதுக்கவேண்டும் என்று இந்த அரசாங்கம் மத்திய அரசாங்கத்திற்குச் சிபார்சு செய்யவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

உப்புத் தொழிலில் ஆண்களும், பெண்களும் ஈடுபட்டிருக்கிறார்கள். உப்புத் தொழிலில் ஈடுபட்டிருக்கக்கூடிய பெரும் பகுதிகளில் அரசாங்க ஆஸ்பத்திரிகள் இருக்கலாம், ஜில்லா போர்டு ஆஸ்பத்திரிகள் இருக்கலாம். ஆனால் அங்கே உப்புத் தொழிலில் ஈடுபட்டிருக்கும் தொழிலாளர்களுக்கு வேண்டிய வசதிகள் கிடைப்பதில்லை. இந்தத் தொழிலாளர்கள் வியாதிக்கு உட்படுவது சகஜம். கண் எரிச்சல் ஏற்படுவது மிக சகஜம். இது போன்று கஷ்டப்படுகிற தொழிலாளர்கள் சிகிச்சை செய்துகொள்ளுவதற்கு, ஆண்களுக்கும், பெண்களுக்கும், இந்த ஆஸ்பத்திரிகளில் ஒரு “விங்”, ஒரு பகுதி ஒதுக்கக்கூடிய அளவுக்கு மத்திய அரசாங்கத்தினிடமிருந்து செஸ் நிதியிலிருந்து வசதி பெற்று செய்துகொடுப்பதற்கு இந்த ராஜ்ய அரசாங்கம் அதற்குரிய வழி செய்யவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

அதுதவிர, உப்பு உற்பத்தி செய்யக்கூடிய இடங்களில் பெரும்பாலும் நம்முடைய ராஜ்யத் தேவைக்கு மீறி நாம் உற்பத்தி செய்தால், அந்த உப்பை வேறு பொருளாக மாற்றக்கூடிய நிலைமைக்கு, சேர்டா உப்பு தயாரிக்கக்கூடிய தொழிற்சாலைகள் நிறுவப்படுகின்றன. ஆறுமுகநேரியில் சோடா உப்பு பாக்டரி ஏற்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது. சமீபகாலத்தில் வேதாரண்யத்திலும் சோடா உப்புத் தொழிற்சாலை நிறுவப்பட இருக்கிறது. ஆறுமுகநேரி பகுதியில் இயல்பாகவே உப்புத் தொழிலில் இருக்கக்கூடிய தூற்றுக் கணக்கான தொழிலாளர்கள் வேலை வாய்ப்பை இழக்கவேண்டிய நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது. உப்புத் தொழிலில் குறைக்கப்பட்டு சோடா உப்புத் தொழிற்சாலை ஏற்படுத்தப்படும்பொழுது, இயல்பாக உப்புத் தொழிலில் ஈடுபட்டிருக்கக்கூடிய தொழிலாளர்கள் வேலையை இழக்கும்பொழுது, அவர்களுக்குக் கணிசமான கூலியிலே அந்தத் தொழிற்சாலையில் வேலை வசதி செய்துகொடுப்பதற்கு வேண்டிய ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

21st April 1960]

[Sri M. S. Selvarajan]

ராஜ்யத்தில் சமீப நாட்களாக வேறு ஜில்லாக்களில் தொழிலாளர்கள் எந்தத் துறையில் வேண்டுமானாலும் வேறு ஜில்லாக்களில் இருக்கக்கூடிய “எம்ப்ளாய்மெண்டு எக்ஸ்சேஞ்சு” மூலம் தொட்டி ஏற்படுத்திக்கொண்டு, உதாரணமாக ஆசிரியர்கள் சேலம் ஜில்லாவிலே பற்றுக்குறையாக இருந்தால், திருநெல்வேலியிலிருந்து அங்கே அனுப்புவது என்ற நல்ல நிலை பின்பற்றப்படுகிறது. இலங்கையிலிருந்து இந்த ராஜ்யத்தில் தொழிலில் இமந்து வந்திருக்கக்கூடியவர்கள் பலர் இருக்கிறார்கள். “எவாகுவீஸ்” கூட வெளிநாட்டு பிரஜையாக இருந்தாலும், அவர்கள்பால் பரிவு காட்ட வேண்டுமென்று கடமை வாயிலாக இல்லாவிட்டாலும், நம்முடைய மனச் சாட்சி வாயிலாக அவர்கள் பால் பரிவு காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறோம். இந்த நாட்டு பிரஜைகள் வேறு இடங்களிலிருந்து நிலை தவறி சிரமப்பட்டு இங்கு வந்திருக்கக்கூடியவர்களுக்கு நாம் வசதி செய்து கொடுப்பதற்காக, அவர்களுக்கு எந்தெந்தத் தொழிலில் பிளையாரிட்டி “பிக்ஸ்” செய்யவேண்டுமென்று அதற்குரிய வழி வகுக்க மத்திய அரசாங்கத்திடம் தொடர்பு கொண்டு இந்த அரசாங்கம் ஏற்பாடு செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அதுபோலவே, நெய்வேலியிலும் சரி, சென்னை பக்கத்திலே உள்ள பெரம்பூர் கோச் தொழிற்சாலையிலும் சரி, அந்தப் பக்கத்தைச் சுற்றி இருக்கக்கூடியவர்களுக்கு வேலை வாய்ப்பு இருக்கிறது. ஆனால் மத்திய சர்க்கார் பொருப்பில் நடக்கும் இங்கெல்லாம், மற்ற ஜில்லாக்களில் உள்ளவர்களுக்கும் ஒரு குறிப்பிட்ட அளவுக்கு எம்ப்ளாய்மெண்டு எக்ஸ்சேஞ்சு மூலம் வேலைவாய்ப்பு அளிக்கப்படவேண்டும். தொழிற் சங்கங்கள் நிறுவுவதில், ஸ்டாப், லேபர் ராஸ், இரண்டே பேருக்கும் சேர்ந்து ஒரே தொழிற்சங்கமாக அனுமதி கொடுப்பதில் சங்கடங்கள் இருக்கலாம். சிப்பந்திகளுக்குத் தனியாகவும், தொழிலாளிகளுக்குத் தனியாகவும் சங்கங்கள் நிறுவுவதில் தாமதம் இல்லாமல் செய்யவேண்டும். இதுவரை எவ்வளவோ நல்ல காரியங்கள் நடந்திருக்கின்றன; அதுபோலவே இந்த விஷயத்திலும் செய்ய வேண்டும்.

இந்த ஷாப் அலிஸ்டன்ட்ஸ் ஆக்டைப் பொறுத்த வரையில், பல இடங்களில் சரிவர அமுலாக்கப்படுவதில், கட்டளைக் கால்வாயில்.....

(மிஸ்டர் ஸ்பீக்கர் மணியடித்து, கனம் அங்கத்தினர் ஸ்ரீ என். கே. பழனிசாமி அவர்களை பேசக் கூப்பிட்டார்.)

SRI N. K. PALANISAMI : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மாகாணத்தில், இன்றைக்குப் பஞ்சாலைத்தொழிற்சாலைகளில் லட்சக்கணக்கான தொழிலாளிகள் வேலை செய்கிறார்கள். சமீபத்தில் பஞ்சாலைத் தொழிலாளிகளுக்கு வேஜ் போர்டின் சிபாரிசுகள் வெளியிடப்பட்டிருக்கின்றன. இந்த விஷயத்தில் தொழிலாளிகள் மத்தியிலும், முதலாளிகள் மத்தியிலும், கிளர்ச்சி இருந்து வருகிறது. அது சர்க்காருக்கும் தெரியும். 1956-ல் இரண்டாவது திட்ட நகல் தீர்மானத்தை விவாதிக்கும் காலத்திலேயே, புராவும் “பிக்ஸேஷன் ஆப் வேஜ்” என்ற முறையில் இருக்க வேண்டும், சம்பள நிர்ணயம் செய்யப்படவேண்டும், இருக்கும் சம்பளம் போதாது என்றெல்லாம் விவாதிக்கப்பட்டது. சம்பளத்தை உயர்த்த வேண்டும் என்ற அடிப்படையில் சொல்லப்பட்டது. 1957-ல் வேஜ் போர்ட் ஏற்படுத்தி, தொழிலாளிகள் விஷயத்தில் சிபாரிசுகள் செய்ய வேண்டுமென்ற முறையிலே ஏற்பாடு செய்யப்பட்டது. 1959-ம் ஆண்டு மார்ச்சு மாதத்திலே, இந்த வேஜ் போர்ட் சிபாரிசு வெளியிடப்பட்டது. இதற்குப் பிறகு பார்லிமெண்டிலே, ஒரு தீர்மானத்தின் மூலம், 1960, ஜனவரியிலிருந்து, தேசம் புராவும் அமல் நடத்த வேண்டும் என்று சொல்லப்பட்டது. ஆனால், இந்த ஐந்தாண்டுகளாக, ஏதாவது வேஜ் நிர்ணயம் செய்யப்பட்டிருக்கிறதா? ஏன் காலதாமதம் செய்யப்படுகிறது?

அது மட்டுமல்ல. வேஜ் போர்ட் சிபார்சின் அடிப்படையில், ஸ்கில்ட் லேபராக இருந்தாலும், அன்ஸ்கில்ட் லேபராக இருந்தாலும், சம்பள உயர்வு கொடுக்கப்படவேண்டும் என்று சிபாரிசு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. நம் மாகாணத்தைப் பொருத்த வரையில், 1939-ல் விலைவாசிப் புள்ளியை

[Sri N. K. Palanisami]

[21st April 1960]

100 என்று வைத்துக் கொண்டு, டியர்னஸ் அலவன்ஸ் நிர்ணயம் செய்து, புள்ளிக்கு மூன்று அணு வீதம் கொடுக்கிறார்கள். இன்றையதினம், அப்படிக் கொடுப்பதில் ரூபாய் 67 தான் கிடைக்கிறது. அதேசமயத்தில், ஆமதாபாத் பிராந்தியங்களிலே, ரூபாய் 97 வரை கொடுக்கப்படுகிறது. நமக்கும் அவர்களுக்கும் 30 ரூபாய் வித்தியாசம் இருக்கிறது. அவர்கள் அதிகம் கொடுக்கிறார்கள். ஆகவே போதாது என்று நாம் கேட்கிறோம். வேஜ் போர்ட் சிபார்சுபடி ரூபாய் 30 அடிப்படையிலே சம்பளம் என்கிறபோது, 107 ரூபாய்க்கு மேல் கொடுக்கப்பட்டவேண்டும். ஆகவே, அமல் செய்வதில் சர்க்காருடைய கொள்கை என்ன? பட்ஜெட் சமர்ப்பிக்கும் காலத்திலே நிதி அமைச்சரவர்கள், தொழிலாளிகளுடைய வேஜ் பில் அதிகப்படுத்திப் பதால், தொழில்கள் ஆரம்பிக்கச் சங்கடங்கள் இருக்கின்றன என்ற ரீதியில் பேசினார்கள். ஆனால், அதேசமயத்தில், பார்லமெண்டில், தொழில் அமைச்சர் ஸ்ரீ நந்தா அவர்கள் பேசும்போது, இண்டஸ்ட்ரியல் ப்ரொடக்ஷன் அதிகமாகியிருக்கிறது என்று பேசினார்கள். 1958-க்கும், 59-க்கும் இடையே கிட்டத்தட்ட 8.1 பர்சண்ட் அதிகப்படுத்தப்பட்டதாகச் சொன்னார்கள்; இது டெக்ஸ்டைல் சேர்க்காமல். டெக்ஸ்டைல் சேர்த்தால், இன்னும் அதிகப்பட்டிருக்கக் கிடைக்கும். ஏற்கெனவே இன்றையதினம் நேஷனல் இன்கம் அதிகமாகி இருக்கிறது; ப்ரொடக்ஷனும் அதிகமாகி இருக்கிறது. அதேசமயத்தில் டெக்ஸ்டைல் நாலெட்டிலும் அதிகமாகி இருக்கிறது. ஆகவே, குறைந்த தொழிலாளிகளை வைத்துக்கொண்டு வேலை செய்யும் வாய்ப்பும் இருக்கிறது. முதலாளிகளுக்கும் ஏராளமாக லாபம் இருக்கிறது. உண்மையில், உதாரணமாக, தென்னிந்தியாவில் உள்ள 4 மில்லைப் பற்றி மட்டுமே சொல்கிறேன். மதுரை ஹார்வ் மில்லில், மூலதனம் ரூபாய் 175 லட்சமும், 1946-லிருந்து 56 வரை லாபம் ரூபாய் 412 லட்சமும் இருக்கிறது; மீனாட்சி மில்—மூலதனம் ரூபாய் 49 லட்சம், லாபம் 198 லட்சம்; லட்சுமி மில்—மூலதனம் ரூபாய் 106 லட்சம், லாபம் ரூபாய் 169 லட்சம். மேட்டூர் மில்—மூலதனம் ரூபாய் 60 லட்சம், லாபம் ரூபாய் 182 லட்சம். ஆகவே, இன்றையதினம், முதலாளிகளுக்கு ஏராளமாக லாபம் வந்திருக்கிறது. உற்பத்தியும் அதிகமாகி யிருக்கிறது. அதேசமயத்தில், தொழில் மந்திரி ஸ்ரீ நந்தா அவர்கள் சொல்லும்போது, “ . . . the standard of living of the workers had declined by 25 per cent. By 1951, they had just recovered the lost ground. By 1955, real wages had increased by 13 per cent. But in 1956, the prices began to rise again and the workers also began to lose their gains until they were completely wiped out,” என்று சொன்னார். ஆகவே, ஏராளமாக உற்பத்தியும் இருக்கிறது; ஏராளமாக லாபமும் இருக்கிறது. இருந்தாலும் கூட, தொழிலாளிகளுக்கு அதிகச் சம்பளம் என்று கேட்டால், அதை மறுக்கிறார்கள். சமீபத்திலே வேஜ் போர்ட் சிபாரிசுகளை அமுலாக்க வேண்டும் என்று மகாநாடுகள் கூட்டிக் கேட்டால், சர்க்காரின் கொள்கை என்னவாக இருக்கிறது? இரண்டு பேரையும் கூட்டிச் சமரசம் காணும் முறையில் இல்லாமல், இரண்டுபேரையும் தனித்தனியாக வைக்கிறதே தவிர, உடனடியாகச் சிபாரிசுகளை அமுலாக்க வேண்டும் என்ற முறையிலே நடவடிக்கை எடுக்கப்படவில்லை. (குறுக்கீடு) இன்றையதினம், பம்பாயைவிட இங்கே கூலி குறைவு. முதலாளிகளுக்கு அதிக லாபம் வருகிறது. இப்படியிருந்தும், இந்தச் சர்க்காரானது ஒரு நிர்ப்பந்தம் செய்யும் முறையில், மத்திய சர்க்காரை வற்புறுத்தி லெஜிஸ்லேஷன் கொண்டு வந்தாகிலும், அதை அமல் நடத்த ஒரு முயற்சியும் செய்யவில்லை.

இன்னும் சர்க்காருடைய கொள்கை தொழிற் சங்கங்களை வளர்க்கும் முறையில் இல்லை. ட்ரேட் யூனியன் சட்டப் பிரகாரம் வேலை நிறுத்தம் சமாதான முறையில் செய்யலாம் என்றாலும், சமீபத்தில், பட்டவத்தலையில் 50 பேர் சத்தியாகிரகம் செய்ததற்கு கைது செய்யப்பட்டிருக்கிறார்கள். அதேபோல், கும்பகோணத்தில், 50, 60 பேர் கைது செய்யப்பட்டிருக்கிறார்கள், ப்ளாட்பாரத்தில் உட்கார்ந்திருந்ததற்காக. அதே மாதிரி குந்தாலிலும். இங்கெல்லாம், சர்க்கார் போலீசை விட்டுத் தொழிலாளிகளைப் பயமுறுத்தி, தொழிற் சங்கங்களில் சேரக்கூடாது என்று செய்கிறார்கள்.

21st April 1960]

[Sri N. K. Palanisami]

ஹார்வி மில்லில் 65 நாட்களுக்கு வேலை நிறுத்தம் நடந்தது; பட்டவத் தலையில் 35 நாள் வேலை நிறுத்தம் நடந்தது. குந்தாலிலும் அதே மாதிரி. சர்க்கார் என்ன செய்திருக்கிறார்கள். சர்க்கார் தலையிடாமல் இருந்தார்கள். முதலாளிகளுக்குக் கெடுதலாகும் என்று சர்க்கார் தலையிடாமல் இருந்தார்கள். நாகம்மா மில், நாகர்கோவில், லட்சுமி மில் இங்கெல்லாம் லாக்-அவுட் நடந்தது. சர்க்கார் உடனடியாக இதற்கெல்லாம் ஒன்றும் செய்யவில்லை.

எலெக்ட்ரிசிட்டி விஷயத்தை எடுத்துக் கொண்டால், 1959-ல் போர்டுக்கும் ஓர்க்கர்ஸ் பெட்ரேஷனுக்கும் ஒப்பந்தம் ஏற்பட்டது. சென்ட்ரல் எலெக்ட்ரிசிட்டி ஆக்டின் கீழே, போர்டானது, சர்க்கார் டைரக்ட்ஷனில் இயங்குகிறது. ஆதலால், சர்க்காருக்குப் பொறுப்பில்லையா? ஏன் பொறுப்பில்லை என்று கேட்க விரும்புகிறேன். ஆகவே, இன்றையதினம் அவர்கள் வேலை நிறுத்த நோட்டீஸ் கொடுத்திருக்கிறார்கள். ஒப்பந்தப்படி அவர்களுக்குச் சம்பளம் கொடுக்கப்படவில்லை. 500 பேருக்கு ஒப்பந்தப்படி ரிவைஸ்ட் ஸ்கேல்ஸ் இன்னும் கொடுக்கவில்லை. அப்படிக் கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டால் கோர்ட் ஆப் டிசிப்பிளின் சட்டத்தை எடுத்துக் கொடுக்கிறார்கள். அதைப்பற்றி விசாரித்து ஏன் இன்னும் ரிப்போர்ட்டில் கையெழுத்துப் போட்டுக் கொடுக்கவில்லை. எல்லாவற்றிற்கும் பதில் சொல்லியாக வேண்டும். இன்னொரு வேடிக்கை என்னவென்றால் ஷாப் அண்ட் எஸ்டாபிளிஷ்மெண்ட் ஆக்ட் செக்ஷன் 51 பிரகாரம் கன்சிலியேஷன் போர்டுக்கு அப்பீனை செய்யக்கூடாது என்று சொல்லுகிறார். எலெக்ட்ரிசிட்டி டிபார்ட்மெண்டும் ஒரே சர்க்கார்தானே. மேலே இருந்து கீழே வரைக்கும் ஒரே சர்க்கார் தானே. ஏன் ஹைக்கோர்ட்டுக்கு ரிட் போட வேண்டும்? அது மட்டுமல்ல குந்தாலையே எடுத்துக் கொண்டால் அங்கே 5,000-க்கு மேற்பட்ட தொழிலாளர்கள் வேலை நிறுத்தம் செய்திருக்கிறார்கள். அவர்கள் கேட்பது எல்லாம் 12½ டெயிலி அலவன்சு வேண்டும் என்று கேட்கிறார்கள். ஏற்கெனவே ஜூனியர் இன்சினியர், எஸ்.ஓ.எஸ். ஆபீசர்களுக்கு 12 பர்சென்ட் கொடுக்கப்பட்டு வந்தது. இப்பொழுது தொழிலாளர்களுக்கு அதிகப்படியாக அலவன்சு கொடுக்க வேண்டும் என்று வேலை நிறுத்தம் நடந்தது. லேபர் கமிஷனர் தந்தி கொடுத்து வேலை நிறுத்தத்தை வாபஸ் வாங்க வேண்டுமென்று கவர்ன்மெண்ட் உத்தரவு போட்டார். அதன் காரணமாக வேலை நிறுத்தத்தை நிறுத்தி விட்டார்கள். அதற்குப் பிறகு அங்கே கன்சிலியேஷன் நடந்தது. 1959-ம் வருஷத்தில் கன்சிலியேஷன் நடந்து இண்டஸ்ட்ரியல் ஆக்ட் பிரகாரம் ரிப்போர்ட் சர்க்காருக்கு அனுப்பப்பட்டது. செக்ஷன் 22 பிரகாரம் ரிப்போர்ட் வந்து ஒரு வாரத்திற்குள் சர்க்கார் நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று இருக்கிறது. 1959-ம் வருஷம் ரிப்போர்ட் வந்ததிலிருந்து இது வரைக்கும் அதாவது ஆறு மாத காலமாக சர்க்கார் அதன் மீது என்ன நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறார்கள்? பெட்ரேஷனுகாவது அல்லது லேபர் கோர்ட்டுக்காவது போனார்களா என்றால் ஒன்றுமே இல்லை. நெருஜி வருகிறார் வேலை நிறுத்தம் இருக்கக்கூடாது என்று சொன்னார்கள். வேலை நிறுத்தம் நிறுத்தப்பட்டது. அகிரிமெண்ட் பிரகாரம் அவர்கள் நடவடிக்கை எடுத்துக்கொண்டார்களா என்றால் இல்லவே இல்லை. தொழிலாளர்கள் கேட்டால் கோர்ட் ஆப் டிசிப்பிளின் காட்டுகிறார்கள். ஆனால் அவர்கள் அதைப்பற்றி அக்கறை எடுத்துக்கொள்வதாக இல்லை. ஏன் கோர்ட்டுக்குப் போகக்கூடாது என்று கேட்கிறேன். கோர்ட் ஆப் டிசிப்பிளின் அவர்களுக்கு ஏன் அப்பீனை ஆகாது. இப்படிப்பட்ட பெரிய வேலை நிறுத்தம் மாகாண ஜனங்களுக்கு மட்டுமல்ல தொழிற்சாலைகளுக்கும் பெரிய நெருக்கடியான நிலைமையை ஏற்படுத்தும். அவர்கள் கேட்பது சட்டத்திற்கு விரோதமானது அல்ல. சட்டத்திற்குப்பட்டு தான் அவர்கள் அலவன்சு கேட்கிறார்கள்.

போர்டு விஷயமாகக் கேட்டால் மின்சார மந்திரியைக் கேளுங்கள் என்று சொல்லுகிறார். அவரைக் கேட்டால் சர்க்காரைக் கேளுங்கள் என்று சொல்லுகிறார். எலெக்ட்ரிசிட்டி ஆக்ட் செக்ஷன் 78 படி சர்க்கார் நடவடிக்கை எடுத்துக் கொள்ளலாம். அவர்களுடைய டைரக்ட்ஷன் கீழ் அவர்கள் இருக்கிறார்கள். சர்க்கார் உடனடியாக அதைப் பார்த்து நடவடிக்கை எடுத்துக் கொள்ளவில்லை. தவறி விட்டார்கள்.

[Sri N. K. Palanisami]

[21st April 1960]

ப்ளாண்டேஷனை எடுத்துக்கொண்டால் ஒவ்வொரு வருஷமும் போனஸ் தகராறு நடந்து கொண்டிருக்கிறது. இந்த வருஷம் நான்கு பர்சண்ட் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அடுத்த வருஷம் இன்னும் கூட ஒரு பர்சண்ட் கிடைக்குமோ என்னமோ? இப்படி ஒவ்வொரு வருஷமும் போனஸ் சம்பந்தமாக தகராறு நடந்துகொண்டேதான் இருக்கிறது. இப்படி தகராறுகள் நடவாமல் இருப்பதற்கு இவ்வளவு லாபம் வந்தால் இவ்வளவு போனஸ் கொடுக்க வேண்டும் என்று ஏன் நிர்ணயம் செய்யக்கூடாது என்று கேட்கிறேன்.

ட்ராபர்ட்ஸ்போர்ட்டை எடுத்துக் கொண்டால் பொதுத் துறையில் சர்க்காரைப் பார்த்து தனியார் தொழிலாளர்கள் சம்பந்தமாக நடவடிக்கை எடுத்துக் கொள்ளக்கூடிய அளவில் இல்லை. பரேவேட் செக்டாரில் எவ்வளவோ நல்ல முறையில் இருக்கிறது. இங்கே இருக்கக்கூடிய நிலைமை ரொம்பவும் குறைவாக இருக்கிறது. இங்கு ட்ரைவர்களுக்கு கண்டக்டர் களுக்கு எல்லாம் தரப்படுகிற சம்பளம் ரொம்பவும் குறைவாக இருக்கிறது. எல்லாம் சேர்ந்து அவர்களுக்கு 60 அல்லது 70 ரூபாய் தான் வருகிறது. ஆனால் பம்பாயில், அங்கும் சர்க்கார்தான் எடுத்து நடத்துகிறார்கள், அங்கே 120 ரூபாய் கொடுக்கப்படுகிறது.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: பரேவேட் எம்ப்ளாயர் கொடுக்கக் கூடிய சம்பளத்தை நாங்களும் கொடுக்கத் தயாராக இருக்கிறோம். அவர்களுடைய கண்டிஷன் படி அவர்கள் கொடுக்கக்கூடிய லீவ், ப்ராவிடெண்ட் பண்ட், கிராடியூட்டி முதலியவைகளைப்போல் நாங்களும் கொடுக்கத் தயாராக இருக்கிறோம். அப்படி வாங்கிக்கொண்டால் அவர்கள் கொடுக்கக்கூடிய சம்பளத்தையும் நாங்கள் கொடுக்கத் தயாராக இருக்கிறோம். இது தொழிலாளர்களுடைய பிரச்சனை அவர்களைக் கேட்டுக் கொண்டுதான் இங்கு சொல்ல வேண்டும். அவர்கள் ஒத்துக் கொள்ளுகிறார்களா என்று பார்க்க வேண்டும். அவர்கள் ஒத்துக்கொள்ளவே மாட்டார்கள்.

SRI N. K. PALANISAMI: ஆகவே இன்றைய தினம் பம்பாயை எடுத்துக் கொண்டால்—சர்க்கார் தான் அங்கும் நடத்துகிறார்கள்—அங்கு ஸ்டார்டிங் 120 ரூபாய். மற்ற எல்லாவித வசதிகளையும் அளித்திருக்கிறார்கள். அந்த வசதிகளாவது இங்கே கொடுக்கப்படுகிறதா என்று பார்க்க வேண்டும்.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: கனம் அங்கத்தினர் அவர்கள் சொல்வதை தொழிலாளர்கள் விரும்புகிறார்களா என்று தெரிய வேண்டும். அவர்கள் விரும்புவதற்கு மாறாக இருப்பதன் காரணத்தால், சர்க்காருக்கும் தொழிலாளர்கள் தீர்மானம் போட்டு அதை என்னிடம் அனுப்பும்படியாகக் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

SRI N. K. PALANISAMI: சென்னை சர்க்கார் கொடுப்பது ரூபாய் 1-2-0 அவர்கள் கேட்பது ரூபாய் 1-8-0 தான். ஆனால் இன்றைய தினம் மோட்டார் வெஹிகிள்ஸ் ஆக்ட் பிரகாரம் ஒன்பது மணி நேரம் வேலை செய்ய வேண்டும் என்று இருக்கிறது. ஆனால் அவர்கள் பத்துமணி வேலை செய்கிறார்கள். 1953-ல் ஒவர்டைம் வேலை செய்தால் ஒவர்டைம் வேஜஸ் கொடுப்பதாகச் சொன்னார்கள். அப்படி இன்னும் கொடுக்கவில்லை. இரண்டு நேரம் வேலை செய்தாலும் ஒவர்டைம் வேஜஸ் கொடுக்கவில்லை. இன்னொரு முக்கியமான விஷயத்தை சர்க்காருடைய கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன். மன்னூர் என்னும் ட்ரைவர் ஒருவருடைய சம்பளத்தை மேல் ஆபீசர் ஒருவர் பொய் கையெழுத்துப் போட்டு மூன்று மாதம் வாங்கி விட்டார் என்று சொல்லி ட்ரைவருக்குச் சம்பளம் கொடுக்காமல் எமாற்றி விட்டார். இதைப்பற்றி மேலாபீசருக்கு சொன்ன பிறகு மூன்று பேர்கள் மீது நடவடிக்கை எடுத்து அவர்களை சஸ்பெண்டு செய்துவிட்டார்கள்.

21st April 1960]

MR. SPEAKER: I do not think all that the hon. Member is referring to will come within the purview of this Demand. The Demand under discussion is, Labour including Factories. The hon. Member is talking about transport workers. I would like the hon. Minister to clarify the position.

SRI A. GOVINDASAMY: Sir, there is one item here. Public Motor Service.

MR. SPEAKER: That is a different matter, I think. Anyway, I would like the Hon. Minister to clarify the position.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: தொழிற்சாலைகளைப் பொறுப்பேற்று நடத்துகிற அந்த இலாகா சம்பந்தமாகவுள்ள எல்லாக் குறைகளைப்பற்றியும் பொதுவாக எடுத்துச் சொல்லலாம். அதுதான் இந்த மானியத்தின் கீழ் வரும். மற்றவைகள் இங்கு எழ முடியாது. பொதுவாக சென்னை ராஜ்யத்தில் இருக்கிற மோட்டார் தொழில்களைப்பற்றி ஏதாவது இருந்தால் அதைப்பற்றி சொல்ல வேண்டும்.

MR. SPEAKER: அவர் கவர்ன்மெண்ட் டிரான்ஸ்போர்ட்டை மாத்திரம் சொல்லுகிறார்.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: அவர் சொல்வது இந்த மானிய கோரிக்கையின் கீழ் வராது.

ஸ்ரீ ஏ. கோவிந்தசாமி எழுந்தார்.....

MR. SPEAKER: கனம் அங்கத்தினர் ஸ்ரீ பழனிசாமி இன்னும் பேசி முடிக்கவில்லையே. அதற்குள் நீங்கள் எப்படிப் பேசலாம்?

SRI N. K. PALANISAMI: 'தினத்தந்தி' விஷயமாக ஒரு விஷயத்தைச் சர்க்காருடைய கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன். இண்டஸ்ட்ரியல் டிஸ்பூட்ஸ் ஆக்டு 12 (3) பிரகாரம் அவர்களுக்கு வேலை கொடுக்க வேண்டும். ஏற்கெனவே வேலை நிறுத்தம் ஏற்பட்டு சமாதானம் ஆகி அதற்குப் பிறகு இன்னும் பத்துப் பேர்களுக்கு வேலை கிடைக்கவில்லை. சம்பளம் மட்டும் கொடுத்து வருகிறார்கள். சட்ட பூர்வமாக அவர்களுக்கு வேலை கொடுத்தாக வேண்டும் என்று இருக்கிறது. அங்கு எந்தவிதமான வசதியும் இல்லாமல் இருக்கிறார்கள். அது பாக்களி சட்டத்திற்குள் வருவதன் காரணமாக பாக்களி இன்ஸ்பெக்டர்

MR. SPEAKER: The hon. Member has only three more minutes to finish his speech.

SRI N. K. PALANISAMI: சரியான முறையில் இருக்கிறதா என்று பார்க்க வேண்டும். சட்டத்திற்கு விரோதமாக இருப்பதன் காரணமாக அதற்காகப் ப்ராசிக்யுஷன் நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ளப்படவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக டொமஸ்டிக் சர்வெண்ட்ஸ் இவர்களைப்பற்றி தேசம் பூராவும் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டியதாக இருக்கிறது. அதைப்பற்றியும் பரிசீலனை செய்து அதற்கு வேண்டிய சட்டத்தையும் சர்க்கார் உடனடியாகக் கொண்டு வரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

மத்தியதர மக்கள் இன்றைய தினம் எந்த அளவில் வேலை இல்லாத திண்டாட்டத்தில் ஈடுபட்டிருக்கிறார்கள் என்பதைப் பார்க்க வேண்டும். எம்ப்ளாய்மெண்ட் எக்ஸ்சேஞ்சினுடைய புள்ளி விவரங்கள் நமக்கு நன்றாகத் தெரியும். அங்கு கணக்கு அதிகரித்துக்கொண்டேதான் இருக்கிறது. ஆனால் ஐந்தாறு வருஷங்களாக விண்ணப்பங்கள் கொடுத்திருந்தும் வேலை கிடைப்பதாகவே இல்லை. எந்த அளவில் வேலை இல்லாத திண்டாட்டம் இருக்கிறது என்பதை சர்வே எடுத்து அதற்கு வழிவகை காண வேண்டும் என்று சர்க்காரைக் கேட்டுக்கொண்டு என்னுடைய பேச்சை இத்துடன் முடித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

[21st April 1960]

SRI A. GOVINDASAMY : கனம் சட்ட சபைத் தலைவர் அவர்களே, இன்றைய தினம் தொழிலாளர்களுடைய நிலை குறித்து இங்குகொண்டு வரப்பட்ட வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்து நானும் சில வார்த்தைகள் சொல்ல விரும்புகிறேன். குறிப்பாக குந்தா மின்சாரத் திட்டத்தில் இன்றைய தினம் 5,000-க்கு மேற்பட்ட தொழிலாளர்கள் வேலை நிறுத்தம் செய்து வருகிறார்கள்.

(Deputy Speaker in the Chair.)

இன்றைய தினம் ஆறுவது நாளாக அமைகிறது. அவர்களுடைய நிலை மிக பரிதாபத்துக்குரிய நிலையில் இருக்கிறது. அதிகாரிகள் தொழிலாளர்களை வற்புறுத்தி கையெழுத்து வாங்கும்படியான நிலைமையும் வேலை நிறுத்தத்தை முறியடிக்கிற அளவில் அவர்கள் பயமுறுத்தியும் வருகிறார்கள். அவர்களுடைய கோரிக்கை சர்வசாதாரணமான கோரிக்கைதான். அந்த கோரிக்கைகளைக் கவனித்தால் வேலை நிறுத்தத்துக்கு அவசியமே இருக்காது. நம் நாட்டின் பிரதம மந்திரி அவர்கள் வருகின்ற நேரத்தில் ஆரம்ப விழா நேரத்தில் எந்த விதமான தகராறும் இருக்கக்கூடாது என்ற அடிப்படையில்தான் உடன் பட்டு வேலை செய்தார்கள். அதற்குப் பிறகு அவர்களுடைய கோரிக்கை சர்வசாதாரணமானது என்று அமைச்சர் அவர்கள் நன்கு உணருவார்கள். வேலைக்கு உத்தரவாதம் கேட்கின்றனர். இது பெரிய சங்கடமான நிலைமை அல்ல என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் நன்கு உணருவார்கள். இந்த முதல் திட்டம் முடிந்து விட்ட காரணத்தால் இப்போது வேலையில் இருந்து விலகிவருவான வேலையிலிருந்து நீக்கி வேறு திட்டங்கள் அமைக்கிற பொழுது அவர்களையே புதிதாக வேலையில் அமர்த்துவது போல் நிலைமையை உருவாக்குகிறார்கள். ஏற்கனவே எந்த நிலையில் அவர்கள் வேலை செய்து வந்தார்களோ அதே முறையில் seniority பிரகாரம் இப்போது எந்தத் தகுதியில் இருந்து வேலை பார்த்துக்கொள்ள அந்தத் தகுதிக்குக் குந்தகம் வராமல் பார்த்துக்கொள்ள அமைச்சர் அவர்கள் கடமைப்பட்டிருக்கிறார்கள். அவர்கள் செய்து தருவார்கள் என்ற நம்பிக்கையுடன் இந்த நேரத்தில் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். வேலை நிறுத்தம் கடைசி வரையிலும் நீடிக்க வேண்டுமென்று விட்டுவிடாமல் அதை உடனடியாகக் கவனித்து நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டிய ஒரு ஸ்தாபனமாக இருக்கிற காரணத்தால் மின்சாரத்துக்கும் எந்த விதமான குந்தகம் வராமலும், திட்டத்துக்கு இடர் ஏற்பாத முறையில், 6 நாள் காலம் கடத்தியது தவறு, அதை உடனடியாகச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். நமது பிரதம என்ஜினியர் அவர்கள் தொழிலாளர்கள் விஷயத்தில் அலட்சியமாகவோ தொழிலாளர்களைக் கேவலப்படுத்துகிற முறையிலோ, இழிவாகவோ நடத்தாமல் அவர்களை வைத்து தான் எல்லாவிதத் திட்டங்களையும் நிறைவேற்றவேண்டும். அவர்களுடைய நல்லுறவின் பேரில்தான் நாம் எண்ணுகிற காரியங்கள் நடைபெறும் என்ற முறையில் என்ஜினியர் அவர்களைத் தொழிலாளர்களிடம் நல்லுறவு ஏற்படுத்த வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அவர்கள் கேட்கிற 12½ சத விதம் Special Allowance கொடுக்க வேண்டும். இதை எல்லாம் கொடுப்பதால் அந்தப் பிரச்சனையை சலபமாகத் தீர்த்து விட முடியும். இதில் மின்சார அமைச்சர் அவர்களும் தொழிலாளர் அமைச்சர் அவர்களும் கவனம் செலுத்துவார்களானால் இந்தப் பிரச்சனையை சலபமாகத் தீர்க்க முடியும் என்று இந்த நேரத்தில் கூறிக் கொள்ள விரும்புகிறேன். அடுத்தபடியாக Parry and Co. நிர்வாகத்தில் இருக்கும் பேட்டவாத்தலை சர்க்கரை ஆலை பற்றி இங்கே நான் ஒரு விஷயத்தை அமைச்சர் அவர்கள் கவனத்துக்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன். பேட்டவாத்தலை காவேரி சர்க்கரை ஆலை வெள்ளிக்காரக் கம்பெனி பேரி அண்டு கம்பெனிக்கு 1958-59-ல் இந்த நிர்வாகத்துக்கு 10 லக்ஷத்து அறுபத்து மூன்று ஆயிரம் ரூபாய் லாபம் கிடைத்திருக்கிறது. அதுவும் 8 மாதம் வேலை செய்ததில் இவ்வளவு லாபம். இவ்வளவு லாபமான தொழில் நடத்துகிறவர்கள் அங்கு தொழிலாளர்கள் 6 கோரிக்கைகளை வைத்து அதை உடனடியாகக் கவனிக்க வேண்டுமென்று கேட்டு கொண்டார்கள். அங்கே, பாட்டாளி சங்கம், தொழிலாளர் சங்கம் என்று

21st April 1960]

[Sri A. Govindasamy]

இரண்டு சங்கங்கள் தொழிலாளர்களுக்காகப் - பணியாற்றுகிறது. இந்த இரண்டு சங்கத்தையும் அங்கீகாரம் செய்யாத முறையில் பாட்டாளி சங்கத்தார்கள் கேட்கிற பொழுது தொழிலாளர் சங்கத்தைச் சேர்த்து வந்தால் பார்க்கலாம் என்றும் தொழிலாளர் சங்கம் அங்கீகாரம் வேண்டுமென்று கேட்கிற பொழுது பாட்டாளி சங்கத்தைச் சேர்த்து வந்தால் அங்கீகாரம் செய்யலாம் என்றும் காலம் கடத்துகிறார்கள். இந்த நிலையில் இரண்டு சங்கங்களும் கூட்டு சேர்ந்து 6 கோரிக்கைகளை முன்னால் வைத்து இருக்கிறார்கள். அதில் 10 லக்ஷத்து 63 ஆயிரம் லாபம் கிடைத்த ஸ்தாபனத்தில் 3 மாத போனஸ் கேட்கிறார்கள். அது ஒரு பெரிய தொகை அல்ல. கொடுக்கலாம் என்று கருதி அவர்கள் கொடுத்து இருந்தால் மேலும் லாபத்தை அதிகரிக்கவும் தொழிலாளர்கள் அக்கறையோடு பணியாற்றவும் வழிவகை பிறக்கும். இந்த முதல் கோரிக்கையை உடனடியாக பூர்த்தி செய்ய வேண்டுமென்று அமைச்சர் அவர்களை கேட்டுக்கொள்கிறேன். அடுத்தபடியாக “Night Allowance” இரவு நேரங்களில் 25 நயா பைசா அதாவது 4 அணு அவர்களுக்கு கொடுக்கப்படுகிறது. அதே Parry and Co. பேட்டவாத்திலையில் கொடுப்பது இல்லை. அதே Parry and Co., நிர்வாகத்தில் இருக்கிற நெல்லிக்குப்பம், புகளூர் ஆலைகளில் இந்த அலவன்ஸ் கொடுக்கப்படுகிறது. இந்த ஆலைகளில் கொடுக்கப்படுகிற அலவன்ஸை ஏன் இங்கு கொடுக்கப்படவில்லை என்று அந்தத் தொழிலாளர்கள் கேட்கிறார்கள். அது கொடுத்து தீர வேண்டிய பிரச்சனை. அடுத்தாற்போல் மற்ற நெல்லிக்குப்பம் புகளூர் Factory-ல் உள்ள Leave facilities இங்கே மறுக்கப்படுகிறது. அதைக் கவனித்துத் தரவேண்டுமென்று வேறு ஒரு கோரிக்கையை வைத்து இருக்கிறார்கள். அந்தத் தொழில் ஸ்தாபனத்தில் 700 பேர் வேலை செய்கிறார்கள். அதில் 180 பேர் Permanent மற்றவர்கள் எல்லாம் Temporary குறைந்தது மேலும் 100 பேர்களை, Permanent செய்ய வேண்டுமென்று கேட்கிறார்கள். சர்க்கரை ஆடுகிறபொழுது அவர்களை எப்படடியோ தற்காலிக வேலை ஆட்களாக வைத்திருப்பதைத் தவிர்த்து நிரந்தரமாக படிப்படியாக மாற்ற வேண்டுமென்பதுதான் அவர்கள் கோரிக்கை. 700 பேரில் 180 பேர் மட்டும் வைத்துக்கொண்டால் மற்றவர்களை எந்த நேரத்திலும் பழி வாங்கக்கூடிய நிலைமையில்தான் நிலைமை உருவாகிறது. இங்கே வேலை நிறுத்தம் என்று சொன்னால் நெல்லிக்குப்பம் தொழிலாளிகளைக் கொண்டு போகலாமா, புகளூர் தொழிலாளிகளைக் கொண்டு போகலாமா என்ற முறையில் பயமுறுத்துவதற்குத்தான் அவர்களைக் காயப்படுத்தாமல் வைத்து இருக்கிறார்கள் என்று குறிப்பிட விரும்புகிறேன். மேலும் வாழ்க்கைப்புள்ளி ஒன்றுக்கு 20 நயா பைசா அலவன்ஸ் கொடுக்க வேண்டும் என்று அவர்கள் கோரிக்கை தெரிவித்திருக்கிறார்கள். அது ரூ. 65 ஆகும். இப்போது கொடுக்கிற அலவன்ஸை இரட்டிக்க வேண்டும் என்பதுதான் அவர்கள் கோரிக்கை. இன்றைய தினம் வாழ்க்கைத்தரம் விலைவாசி உயர்வின் காரணமாக சமாளிக்க முடியாத நிலையில் தொழிலாளர்கள் இருக்கிற காரணத்தால் அவர்கள் புள்ளிக்கு 20 நயா பைசா கேட்கிறார்கள். இந்தக் கோரிக்கையை அடிப்படையாக வைத்து வேலை நிறுத்தம் செய்ததன் காரணமாக 51 பேர்கள் கைது செய்யப்பட்டார்கள். மற்றவர்கள் வேலையிலிருந்து நீக்கப்பட்டார்கள். இப்போது ஒரு உடன்படிக்கை ஏற்பட்டு அவ்வளவு பேரும் திரும்ப வேலைக்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டிருக்கிறார்கள். ஆனால் கைது செய்யப்பட்டிருப்பவர்களை விடுவிக்க வேண்டும். உடன்பாடு ஏற்பட்ட பிறகும் ஜெயிலில் இருப்பது கூடாது என்று தொழில் அமைச்சரிடம் குறிப்பிட்ட நேரத்தில் உள் நாட்டுத் துறை அமைச்சரைக் கலந்து அவர்களை விடுதலை செய்கிற அளவுக்கு நிலைமையை உருவாக்குவதற்கு வாக்களித்திருக்கிறார்கள். ஆனால் இன்றைய தினம் 51 பேரும் ஜாமீனில் வெளியில் இருக்கிறார்கள். நிரந்தரமாக விடுபடவில்லை. அவர்கள் மீது தொடரப்பட்ட வழக்கு வாபஸ் வாங்கப் பட வில்லை என்று இந்த நேரத்தில் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். இங்கே வேலை நிறுத்தம் என்றால் கரும்பு உற்பத்தி செய்யும் விவசாயிகள் தொல்லைக் குள்ளானார்கள். அவர்கள் குடும்பத்துக்குப் பசி, பட்டினி என்ற நிலைமை ஏற்படுகிறது. இதனால் அரசாங்கத்துக்கும் Parry and Company-க்கும் தொல்லைகள் ஏற்படுகிறது என்ற நிலைமையை நமது அமைச்சரவர்கள் நன்கு உணர்ந்து

[Sri A. Govindasamy]

[21st April 1960]

உடன்பாடு ஏற்பட ஒரு முகூட்டு மாநாடு கூடுவதற்கு ஒத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அந்த முகூட்டுக் கமிட்டியை உடனடியாகக் கூட்டி அவர்கள் பிரச்சினையைத் தீர்ப்பதில் கண்ணும் கருத்துமாக இருக்க வேண்டும் என்றும் சீக்கிரத்தில் என்ன செய்ய முடியுமோ அதைச் செய்துதர வேண்டுமென்றும் இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அடுத்தபடியாக இங்கே பஸ் தொழிலாளர்கள் நிலை குறித்து அமைச்சர் அவர்களை கேட்ட நேரத்தில் குறிப்பாக சில விஷயங்கள் இருந்தால் சொல்லலாம். அதைப் பொதுவாக Elaborate ஆக துருவித் துருவி State Transport பற்றி பேசாமல் மேல் எழுந்த வாரியாகக் கூறிக் கொண்டு இருந்தால் சொல்லுங்கள் என்று சொன்னார்கள். அதனுடைய அடிப்படையில் சில கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். சர்க்கார் நடத்தக்கூடிய பஸ் நிர்வாகத்தில் இருக்கிற தொழிலாளர்களுக்கு Gratuity மறுக்கப்படுகிறது. அதைப் பற்றி விரிவாகச் சொல்லப்போவது இல்லை.

குறிப்பாக அவர்கள் ஒரு வாரம் வேலையிலிருந்து நீக்கப்பட்டாலும் கூட Gratuity மறுக்கப்படுகிறது. இந்த Gratuity விஷயத்தில் கவனம் செலுத்தவேண்டும். தொழிலாளர்களின் உரிமைகள் பாதிக்கப்படக்கூடாது என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அடுத்தபடி 50 வயதிற்கு மேற்பட்ட தொழிலாளர்கள் பெரிய பஸ்களை ஒட்டும்படியான நிலைமையும் இளம் வயதுள்ள டிரைவர்கள் அதிகாரிகளின் மேற்பார்வையில் இருக்கின்ற சொந்தக் காரர்களையும் ஜீப்புகளையும் ஒட்ட பயன்படுத்தப்படுகிறார்கள். இது சரியல்ல. இளம் டிரைவர்களை பெரிய பஸ்களை ஒட்ட உபயோகிக்க வேண்டும். வயதான டிரைவர்களை மற்ற சின்ன வண்டிகளை ஒட்ட உபயோகிக்க வேண்டும். சர்க்கார் புதிய பஸ்களை எடுக்கும் போது அந்த பஸ்களில் வேலை செய்த தொழிலாளர்களுக்கு வேலைக்கு உத்தரவாதம் கொடுக்கவேண்டும். இப்போது சென்னை நகரில் நாம் பஸ்களை தேசிய மயம் ஆக்கியதன் சுற்றுப்புறங்களில் இருக்கின்ற பஸ்களையும் எடுத்துக்கொண்டு இருக்கிறோம். இந்த பஸ் சர்வீஸ்களில் வேலை செய்துகொண்டிருந்தவர்கள் வேலையிலிருந்து நீக்கப்பட்டு இப்போது கஷ்டப்பட்டுக்கொண்டிருக்கின்றனர். அதனால் தனியாரிடமிருந்து பஸ்களை எடுக்கும்போது அவைகளில் வேலை செய்துகொண்டிருந்தவர்களுக்கு வேலைக்கு உத்தரவாதம் அளிக்கவேண்டும். இந்த சாதாரண கோரிக்கையை சர்க்கார் கவனிக்கவேண்டும். மேலும் நெய்வேலி பிரச்சனை பற்றி சில விஷயங்கள் சொல்ல விரும்புகிறேன். அங்கே கிட்டத்தட்ட எட்டாயிரத்திலிருந்து பத்தாயிரம் தொழிலாளர்கள் வேலை செய்கிறார்கள். அவர்கள் நல்ல முறையில் வாழ்வதற்கான வீட்டு வசதி இல்லை. ஆனால் பெரிய அதிகாரிகள் வசிக்க ஆடம்பரமான பங்களாக்கள் கட்டிக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அன்றாட வேலை செய்யக்கூடிய தொழிலாளர்களுக்கு வீட்டு வசதி இல்லை. இவர்கள் நெய்வேலியைச் சுற்றி இருக்கின்ற கிராமங்களில் இருந்துகொண்டு வேலைக்கு வரவேண்டிய நிலைமையில் இருக்கிறார்கள். இவர்களுக்கு இப்போது வீட்டு வசதி செய்துதர முடியாவிட்டாலும் “Temporary Shed” ஆவது போட்டுத்தர வேண்டுமென்றுகேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். குடியிருக்க வீடு கிடைக்காத காரணத்தால், இவர்கள் குறிஞ்சிப்பாடி, வடலூர் முதலிய இடங்களிலிருந்து வர வேண்டி இருக்கிறது. அங்கே வேலை வாய்ப்புத் தரக்கூடிய நிலைமையை Employment Exchange இடம் இருந்து அவர்களே எடுத்துக் கொண்டுவிட்டார்கள். இப்போது அவர்களை எடுக்கிறார்கள். நெய்வேலியைச் சேர்ந்த பாதிக்கப்பட்ட விவசாயிகளுக்கு அவர்களுடைய படிப்பு, தொழில் திறமைக்குத் தக்கபடி வேலை வாய்ப்புத் தரவேண்டும். ஆனால் ஏதாவது ஒரு சாக்குக் காட்டி எடுக்க மறுக்கிறார்கள். படிக்காதவன் போய்க் கேட்டால் படித்திருக்க வேண்டும் என்கிறார்கள். S.S.L.C. படித்தவர்கள் வேலை கேட்டால் B.A. படித்தவர்கள்தான் தேவை என்கிறார்கள். இந்த மாதிரி பாதிக்கப்பட்ட விவசாயிகளுக்கு வேலை கிடைக்காத ஒரு நிலைமை அங்கே இருக்கிறது. அங்கே ஒரு கமிட்டி போட்டு ஆட்களை எடுக்கிறார்கள். ஆட்களை எடுக்கும் விஷயத்தில் ஓர் அளவு மாறுதல் ஏற்பட்டிருக்கிறது. அதற்காக சந்தோஷப்படுகிறேன். ஏற்கனவே அறவே கிடைக்காமல் இருந்தது. இப்போது கொஞ்சம் கிடைத்துக்

21st April 1960]

[Sri A. Govindasamy]

கொண்டிருக்கிறது. அங்கே தொழில் கல்வி படிக்கிறவர்கள் படிப்புக்குத் தக்கபடி அவர்களை வேலையில் ஈடுபடுத்தாது அவர்களுக்குத் தெரியாது தொழில்களில் ஈடுபடுத்தி வேலை வாங்குகிறார்கள். அவர்களுக்கு நாள் ஒன்றுக்கு ரூ. 2-10-0 கூலி கொடுத்து சாதாரண கூலிகள் போல் அவர்களிடம் வேலை வாங்குகிறார்கள். அவர்களுக்கு மாதச் சம்பளம் கொடுக்கவேண்டும். எந்த நேரத்திலும் வேலையில் நுந்து அவர்களை நீக்கிவிடும்படியான நிலைமை இப்போது இருக்கிறது. இந்த நிச்சயமற்ற தன்மையை நீக்குவது அவசியம். ஒரு பெரிய திட்டத்தை நிறைவேற்றும்போது அங்கேயே அதற்கென்று ஒரு வேலையைத் தேடித் தருகின்ற ஸ்தாபனத்தை வைத்து அதன் மூலம் ஆட்களை எடுக்கவேண்டும். எண்பத்து ஆறு கோடி ரூபாய் செலவு செய்து அங்கே திட்டங்கள் நிறைவேற்றும்போது தொழிலாளர்களுக்கு வேண்டிய வசதிகளை எல்லாம் செய்து கொடுக்கவேண்டும். அப்போதுதான் தொழிலாளர்களுடைய உற்சாகமான ஒத்துணைப்புக் கிடைக்கும். தொழிலாளர்களுக்கு வேலை கொடுக்கும் விஷயத்தில் அவர்கள் எந்த அரசியல் கட்சியைச் சேர்ந்தவர்கள் என்று இப்போது துருவித் துருவிப் பார்க்கிறார்கள். இது கூடாது. யாராவது ஒரு தொழிலாளி வணக்கம் என்று சொல்லிவிட்டால் 'இவன் கழகத்தைச் சேர்ந்தவன். இவனைக் கண்காணிக்க வேண்டும்' என்ற நிலைமை அங்கே இருக்கிறது.

THE HON. SRI P. KAKKAN : வணக்கம் என்பது தி.மு.க.வுக்கு மட்டும் சொந்தமா என்ன ?

SRI A. GOVINDASAMY : வணக்கம் என்பதைப் பற்றி அமைச்சர் அவர்கள் விளக்கம் கொடுத்ததற்காக அவருக்கு என் நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன். வணக்கம் என்ற சொல் தமிழர்களுக்குப் பொதுவானதுதான். இருந்தாலும், அதை உபயோகிப்பதால் பழி வாங்கும்படியான நிலைமை அங்கே இருக்கிறது. இது கூடாது என்று அமைச்சர் அவர்களின் உறுதிமொழியின் மூலம் அவர்கள் பாதிக்கப்படமாட்டார்கள், காப்பாற்றப்படுவார்கள் என்று நினைத்து அமைச்சர் அவர்களுக்கு என் நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். நெய் வேலியில் தொழிலாளர்கள் வசிக்கும் பகுதி குறிப்பாக **Watch and Ward**-யைச் சேர்ந்தவர்கள் வசிக்கும் பகுதியைப் பார்க்க வேண்டும். மேலும் அங்கு கட்டப்பட்டிருக்கும் **C. Type** வீடுகளைப் பார்க்கவேண்டும். அவைகளில் கீறல் விட்டிருக்கிறது. கதவு, ஜன்னல் எல்லாம் அசைமான நிலையில் இருக்கின்றன. நல்ல திட்டங்களை நிறைவேற்றும் போது கண்டிராக்டர்களுக்கு மட்டும் நலன் ஏற்படும்படியான நிலைமை இருக்கக்கூடாது. இவைகளை எல்லாம் அமைச்சர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன். இவைகள் எல்லாம் கவனிக்கப்பட வேண்டும் என்று கேட்பதுடன் கடைசியாக ஆஸ்பத்திரியில் வேலை செய்யும் ஊழியர்கள் 8 மணி நேரம் என்று இல்லாமல் 18 மணி நேரம் வரையில் வேலை வாங்கப்படுகிறார்கள். அவர்களுடைய குறைகளைக் கவனிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு என் வார்த்தையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* **SRI N. MAHALINGAM :** தலைவர் அவர்களே, சர்க்கார் கொண்டுവந்து இருக்கின்ற இந்தத் தொழிலாளர் இலாக்கா **Factory** மானியக் கோரிக்கையை ஆதரித்துச் சில வார்த்தைகள் கூற விரும்புகிறேன். நம்முடைய மாகாணத்தில் பாக்கரி சட்டம் மிக நல்ல முறையில் அமுல் நடத்தப்படுகிறது. ஆனால் கொஞ்சம் அதிகமாகவே அமுல் நடத்தப்படுகிறது என்று அச்சப்படவும் இடம் இருக்கிறது. ஏனென்றால் சிறு தொழில்கள் இப்போது வளர்ச்சி அடைய வேண்டுமென்று இந்தச் சர்க்காரில் முயற்சி செய்கிறோம். இந்தச் சட்டம் கொஞ்சம் அதிகமாக அமுல் நடத்தப்பட்டால் சிறு தொழில்களின் வளர்ச்சி பாதகமடையும். இப்போது இருக்கின்ற கட்டுத்திட்டங்கள்படி கட்டிடம் கட்டுவதற்கு மிக அதிகமான பொருள் செலவழிக்க வேண்டி இருக்கிறது. நமது தொழில் இலாகா அமைச்சர் அவர்கள் சமீபத்தில் ஜப்பான் சென்று வந்தபோது அங்கு எல்லாம் தொழிற்சாலைகள் கட்டுவதற்கான

[Sri N. Mahalingam]

[21st April 1960]

செலவு 10, 15 சத விகிதம்தான் என்றும், பொதுவாக நம் மாகாணத்தில் 30 சத விகிதம் கட்டிடங்களுக்காகச் செலவழிப்பதாகவும், பொதுவாக இந்தக் கட்டிடச் செலவைக் குறைக்க வேண்டும் என்றும் அவர்கள் சொன்னார்கள். ஓரளவு பெரிய தொழிற்சாலைகள் இருக்கின்ற இடங்களில் இந்தச் சட்டத்தைக் கடினமாக அமுல் நடத்தினாலும் சிறு தொழில்கள், குடிசைத் தொழில்கள் விஷயத்தில் இவை கொஞ்சம் தராள மனதுடன் அமுல் நடத்துவது அத்தொழில்கள் வளர ஏதுவாக இருக்கும். நம்முடைய ராஜ்யத்தில் மட்டும் அமுல் நடத்தினால் போதாது. பக்கத்தில் இருக்கின்ற ராஜ்யங்களிலும் இந்த முறையில் அமுல் நடத்தினால் தான் நம்முடைய ராஜ்யத்தில் இருக்கிற ஒரு **Competitive Capacity** இருக்கும். நம் ராஜ்யத்தில் இந்தச் சட்டம் கடுமையாக அமுல் நடத்தப் பட்டு பக்கத்து ராஜ்யங்களில் அவ்வளவு கடுமையாக அமுல் நடத்தப் படாமல் இருந்தால் தொழில்கள் பக்கத்து ராஜ்யங்களில் வளர ஆரம்பித்துவிடும். உதாரணமாக பீடித் தொழிலாளர்கள் சட்டத்தைக் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். அந்தச் சட்டத்தை நிறைவேற்றும்போது அதை அமுல் நடத்துவது கடினம் என்று சில அங்கத்தினர்கள் சொன்னார்கள். இன்று என்ன நடக்கிறது? பல தொழிற்சாலைகள் பக்கத்து ராஜ்யத்திற்குச் சென்றுவிட்டன. அங்கே பீடி செய்யப்பட்டு இங்கே கொண்டு வந்துவிடுகிறார்கள். நம்முடைய ராஜ்யத்தில் இருந்த பல தொழிற்சாலைகள் மூடப்பட்டுவிட்டன. ஆகவே, இப்படிப்பட்ட நிலைமை ஏற்படாமல் இருக்க, பக்கத்து ராஜ்யங்களைக் கலந்து இந்தச் சட்டத்தை அமுல் நடத்துவது நலம்.

12-00
noon

இதைத்தவிர சர்க்கார் பாக்கரி ஆக்ரேக்கு ஒரு உதாரணமாக மாடல் எம்ப்ளாயராக இருப்பது அவசியம். நம் ராஜ்யத்தில் நிறைய பெரிய அணைக்கட்டுகளில் இன்னும் பல வேலைகள் நடக்கின்றன. இந்த ப்ராஜெக்ட்டுக்குப் போய் பார்த்தால் அங்கெல்லாம் சிறிய குழந்தைகள் வேலை செய்கிறார்கள். சட்டப்படி 16 வயதுக்குக் கீழ்ப்பட்ட குழந்தைகள் வேலை செய்யக்கூடாது என்பது விதி. ஆனால் சர்க்காருடைய ஸ்தாபனங்களில் அவ்வாறு சிறு குழந்தைகள் வேலை செய்வதைப் பாரக்கும் போது நம்முடைய ப்ராஜெக்ட்டுகளிலேயே நாம் போட்ட சட்டம் அமுல் நடத்தப்படுவதில்லை என்று தோன்றுகிறது. இன்றையதினம் அந்தக் குழந்தைகளுக்கு 10 அணை கூலி கொடுக்கிறார்கள். குறைந்த கூலி தான். ஆனால் கேட்டால் பெரிய ஆட்களைவிட இவர்கள் அதிகமாக வேலை செய்கிறார்கள், அல்லது அவர்களுக்குச் சமமாக வேலை செய்கிறார்கள் என்கிறார்கள். அதிகச் செலவு ஆனாலும் கூட இப்படிக் குழந்தைகள் எரிடத்தில் வேலை வாங்காது அந்த ப்ராஜெக்ட் எரியாக்களில் பள்ளிக் கூடங்களை ஏற்படுத்தி இந்தக் குழந்தைகளுக்குக் கல்வி போதிக்க வகை செய்யவேண்டும். அப்படி இல்லாத காரணத்தினால் அங்கே வேலை செய்யக் கூடிய தொழிலாளர்கள் தங்கள் குழந்தைகளும் வேலை செய்தால் கூலி கொஞ்சம் அதிகமாகக் கிடைக்கும் என்று வேலை செய்ய விடுகிறார்கள். இதனால் சமுதாயம் எந்த அளவுக்கு வளர்ச்சி அடைய வேண்டும் என்று நாம் நினைக்கிறோமோ அந்த அளவுக்கு நடைமுறையில் வளர்ச்சி அடையாமல் தடைபடுவது சரியாக இல்லை என்பதை நான் குறிப்பிட விரும்புகிறேன்.

அதுபோலவே ப்ராஜெக்ட்டுகளில் பெரிய கண்ட்ராக்டர்களுக்கு அதிக வேலை கொடுக்காமல் பீஸ் ஒர்க்காகப் பிரித்துப் பல பேர்களுக்குக் கொடுக்கிறார்கள். ஆனால் இந்த வேலைகளைக் கண்ட்ராக்ட் எடுக்கிறவர்கள் தங்கள் கீழ் வேலை செய்யக் கூடிய தொழிலாளர்களுக்குக் குறைந்த பட்சம் எவ்வளவு சம்பளம் கொடுக்க வேண்டுமென்பது நிர்ணயிக்கப் படவில்லை. ஆகவே, இந்த மாதிரியாக பீஸ் ஒர்க் கண்ட்ராக்ட் எடுக்கிறவர்களும் தங்கள் கீழ் வேலை செய்யக் கூடியவர்களுக்கு மினிமம் வேஜ் எவ்வளவு கொடுக்க வேண்டுமென்று நிர்ணயிக்க வேண்டுமென்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

21st April 1960]

[Sri N. Mahalingam]

அதைத்தவிர, நம்முடைய ராஜ்யத்தில் ஒரு பெரிய முக்கியமான தொழிலாக இருக்கக் கூடிய நூல் ஆலைகள் சம்பந்தமாக இப்போது ஒரு பிரச்சனை எழுந்திருக்கிறது. இதைக் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். தொழில் சம்பந்தமாக ராஜ்ய சர்க்கார்ல தொழில் இலாகா, தொழில் அமைச்சர் இவர்களுடைய பூரண அதிகாரம் இல்லாமல் மத்திய சர்க்காரின் தொழில் இலாகா அமைச்சரம் தொழில் இலாகாவும் சேர்ந்து முடிவுகளைச் செய்கிறார்கள். ராஜ்யங்களில் உள்ள நிலைமை அவர்களுக்குத் தெரியாது. இவர்களைக் கலந்துகொள்ளாமல், இவர்களுடைய சம்மதம் இல்லாமல் அவர்கள் செய்கிற எந்தப் பொதுவான முடிவும், சரியானதாக இருக்காது. உதாரணமாக, தேசிய நூற்பு போர்டு என்று சொல்லக்கூடியதன் பஞ்சாலை அவார்டு பொருத்தமற்றதாக இருக்கிறது. தேயிலைத் தொழில் சம்பந்தமாக அகில இந்திய ரீதியில் கம்பட்டி அமைத்து அவர்கள் புதியதாக எதோ விசாரணை செய்யப்போவதாகக் கேள்விப்படுகிறேன். உல்லாடில் இருக்கக்கூடிய தேயிலைத் தோட்டத் தொழிலுக்கும், நம் ராஜ்யத்தில் இருக்கக் கூடிய தேயிலைத் தோட்டத் தொழிலுக்கும் எத்தனையோ வித்தியாசம் உண்டு. இங்கே உள்ள வசதிகள், வேலை நேரம், கூலி விதிதம், எல்லாவற்றிலும் வித்தியாசம் இருக்கிறது. ஆக எல்லாவற்றுக்கும் ஒரு கமிட்டியைப் போட்டு விசாரணை செய்து மொத்தமாக இறுதியான முடிவைச் செய்வது பொருத்தமானதாக இருக்காது என்று நான் நினைக்கிறேன்.

வேண்டுமானால் ஒன்று செய்யலாம். இப்போதே ஜோனல் (Zonal) என்று அமைத்துப் பல பிரச்சனைகளை ஆராய்கிறோம். அந்த முறையில் இந்தப் பிரச்சனைகளையும் ஆராய்ந்து அந்த ஜோனலில் இருக்கக் கூடிய மூன்று நான்கு ராஜ்யங்களுக்குப் பொதுவாகக் கம்பட்டியை அமைத்து ஒரு முடிவு எடுத்தால் நலமாக இருக்கும். இப்போது நாம் பீடி சட்டத்தைக் கொண்டுவந்தவுடன் பக்கத்து ராஜ்யங்களுக்குத் தொழிற்சாலைகள் மாற்றப்பட்டது போல நடப்பதையும் தடுக்க முடியும். ஆகவே ஜோனல் களாகப் பிரித்து அந்த ராஜ்யங்களில் உள்ள பிரச்சனைகளை ஆராய்ந்து அங்கங்கே முடிவு எடுப்பது நடைமுறையில் மிகவும் பொருத்தமாக இருக்கும்.

தேசியப் பஞ்சாலை சம்பந்தமாக சமீபத்தில் வெளியிட்ட அவார்டுடி. நம் ராஜ்ய பஞ்சாலைகள் 20 அல்லது 30 ரூபாய் வரையில் சம்பளத்தை உயர்த்த வேண்டியிருக்கிறது. பம்பாய், ஆமதாபாத், கல்கத்தா போன்ற தொழில் பிரதேசங்களோடு நம் ராஜ்யத்தையும் சேர்த்து இங்குள்ள எல்லாத் தொழிற்சாலைகளையும் ஏ பிரிவில் சேர்த்திருக்கிறார்கள். சென்னை அல்லது கோவை நகரம் அம்மாதிரி இருக்கலாம். ஆனால், சென்னை ராஜ்யம் பூராவையும் முதல் வகுப்பில் எந்தக் காரணத்தின் பேரில் சேர்த்திருக்கிறார்கள் என்று தெரியவில்லை. கரன்பூர் போன்ற தொழில் பிரதேசங்கள் இரண்டாவது வகுப்பில் வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. இன்றைய தினம் தேசிய பஞ்சாலைத் தொழில் சம்பந்தமாகக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிற அவார்டை நிறைவேற்றுவது என்றால், நம் ராஜ்யத்தைப் பொறுத்த வரையில் மிகவும் கஷ்டத்தைக் கொடுக்கும். நம் ராஜ்யத்தில் உள்ள பெரும்பாலான ஆலைகள் எல்லாம் நூற்பு ஆலைகள். நெசவு மில்கள் அதிகமாகக் கிடையாது. அதன் காரணமாக ஆயிரம் ஸ்பின்டில்களுக்கு 16 தொழிலாளர்கள் வேலை செய்கிறார்கள். பம்பாய் மில்களிலோ, ஆயிரம் ஸ்பின்டில்களுக்கு ஒன்பது அல்லது பத்து ஆட்கள் தான் வேலை செய்கிறார்கள். அதோடு நம் ராஜ்ய நூற்பு ஆலைகளால் கைத்தறி யாளர்களுக்கு உதவியாக நூற்கப்படும் நூலை சுற்றிக் கொடுக்க வேண்டியிருக்கிறது. இதன் காரணமாக மொத்தத் தொழிலாளர்களில் மூன்றில் ஒரு பங்கு வேலையாட்கள் இந்த ரீலிங் டிபார்ட்மென்டில் இருக்கிறார்கள். பம்பாய், அகமதாபாத் போன்ற இடங்களில் உள்ள மில் களில் இந்த டிபார்ட்மென்ட் அவசியமில்லை. அப்படி இருக்கும்போது எல்லாவற்றுக்கும் ஒரே மாதிரியான அவார்டுகளைக் கொடுக்கும்போது என்பது பொருத்தமானதாக இருக்காது. அதவும் குறிப்பாக இந்த அவார்டினால் அகமதாபாத் போன்ற இடங்களில் தொழிலாளர்களுடைய சம்பளம் 6 ரூபாயில் இருந்து 8 ரூபாய் வரைதான் உயர்த்த வேண்டி

[Sri N. Mahalingam]

[21st April 1960]

யிருக்கும். ஆனால் சென்னை மாகாணத்தில் 20 அல்லது 30 ரூபாய் ஏற்ற வேண்டியிருக்கிறது. இங்குள்ள ஆலைகளால் இந்தச் சம்பள உயர்வைத் தாங்க முடியுமா என்று சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இது சம்பந்தமாக நமது ராஜ்ய சர்க்கார் கூட இந்த அவார்டை அமல் நடத்த முடியாது என்று மத்திய சர்க்காருக்கு எழுதியிருப்பதாக நான் கேள்விப்படுகிறேன். தொழிலாளர் பிரதிநிதிகளையும் தொழில் பிரமுகர்களையும் இது சம்பந்தமாக நமது ராஜ்யசர்க்கார் கூட கூட்டிப் பேசியதாகக் கேள்விப்படுகிறேன். இந்த அவார்டு வற்புறுத்தப்படுமானால் நமது ராஜ்யத்தில் இருக்கக்கூடிய பல மில்கன் மூடப்படவேண்டிய நிலைமைக்கு வந்துவிடும் என்பதை நான் இப்போது இங்கே சொல்ல விரும்புகிறேன். ஆகவே, இந்தப் பிரச்சினையை உடனடியாகக் கவனித்து, நமது சர்க்கார் தக்க நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். இனிமேல் புதிதாக எந்த அவார்டு கொடுப்பதாக இருந்தாலும் “ஸோனல் கவுன்சில்” அடிப்படையில் பிரச்சினைகளை ஆராய்ந்து முடிவு எடுப்பதுதான் பிரயோஜனமாக இருக்கும். தவிர, இந்தியா பூராவுக்கு மாக ஒன்று சேர்த்து முடிவு செய்வது நடைமுறையில் சரியாக வராது என்பதை அனுபவபூர்வமாக உணருகிறேன். ஆகவே, இது சம்பந்தமாக வேண்டிய நடவடிக்கைகள் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு என்னுடைய வார்த்தைகளை முடித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

SRI V. K. KOTHANDARAMAN : கனம் தலைவர் அவர்களே வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்து ஒரு சில அபிப்பிராயங்களைச் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். பொதுவாக மில்களும் தொழில்களும், சுமுகமாக வேலை செய்து நாட்டில் அபிவிருத்தி ஏற்பட வேண்டுமென்றால், அமைதி நிலை வேண்டுமென்றால், தொழிலாளர்கள் உழைக்கவேண்டும்; உற்பத்தியைப் பெருக்கவேண்டும். இதைத்தான் நாங்களும் சொல்கிறோம். இதே போல் தான் ஆளும் கட்சியினுள்ளவர்களும் சொல்கிறார்கள். ஆனால் யார் சொல்வது எந்த அளவுக்கு உண்மை என்பதைத்தான் புரிந்து கொள்ள முடியாமல் இருக்கிறது. ‘உழைப்புங்கள், உற்பத்தியைப் பெருக்குங்கள்; அதனால் வருஷந்தான் கொள்ளை லாபம், பணம் எங்களது. பட்டினி உங்களது, வயிற்றில் ஈரத் துணியைப்போட்டுக் கெட்டியாகக் கட்டிக் கொள்ளுங்கள்’ என்று சொன்னாலும்கூட குறைந்த பட்சமாகது தொழிலாளர்கள் சாப்பிட்டு சுகதியோடு இருந்தால்தானே உண்மையாகவே நம் முடைய திட்டத்தை வடிவேற்க முடியும். அப்படி இல்லையென்றால் எந்த அளவுக்கு இந்தத் திட்டத்தை நிறைவேற்ற முடியும் என்பதை பார்க்க வேண்டுமென்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன். இன்றையதினம் தொழிலாளர்கள் தங்களுடைய நியாயமான பிரச்சினைகளை கோரிக்கைகளை எடுத்துக் காட்டிப் பேராடலாம் என்று சொன்னால், ஏதோ கம்யூனிஸ்டு பூச்சாண்டி காட்டி அவர்கள் கோரிக்கை புறக்கணிக்கப்படுகிறது. உண்மையிலேயே முதலாளிகளுக்குச் சாதகமாக பல பல காரியங்களைச் செய்துகொண்டிருக்கிறார்களே தவிர, தொழிலாளர்களுடைய நலனுக்காக ஒன்றுமே செய்வதில்லை. தொழிற்சங்கம் காங்கிரசாக இருந்தாலும் சரி, கம்யூனிஸ்டு சங்கமாக இருந்தாலும் சரி, தொழிலாளர்களுடைய நலனைக் கவனிக்க வேண்டியவர்களாக இருக்கிறார்கள். இப்போது டைக்ஸ்டைல் வேஜ் போர்டு என்று ஏற்படுத்தினார்களே, அதில் கம்யூனிஸ்டு தொழிற் சங்கத்தைச் சேர்ந்த பிரதிநிதிகள் யாராவது இருக்கிறார்களா என்று சொன்னால் கிடையவே கிடையாது. அந்த அளவிற்குத் தொழிலாளர் சங்கப் பிரதிநிதிகளும், சர்க்காரும், மில் முதலாளிகளும் அவை எவ்வுபேரும் சேர்ந்து ஏகமனதாக ஒரு முடிவு எடுக்கப்பட்டது. எனக்கு முன்பு பேசியவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். அகில இந்திய ரீதியிலேதான் இந்த முடிவு எடுக்கப்பட்டது. தென் இந்தியாவிற்கு சரியாக இருக்காது என்று சொன்னார்கள். ஆனால் தென் இந்திய மில் முதலாளிகளும் இந்த போர்டில் இருக்கக்கூடிய பிரதிநிதிகளும் எடுத்திருக்கக்கூடிய முடிவுகள் நன்றாக விசாரணை செய்த பிறகுதான் எடுக்கப்பட்டது. அப்படி இருக்கும் போது இந்த முடிவுகளை நிறைவேற்றுவதற்கு இன்றைக்கு ஏன் அவர்கள் மறுக்கிறார்கள் என்பதை நான் குறிப்பிட விரும்புகிறேன்.

21st April 1960] [Sri V. K. Kothandaraman]

அது மட்டுமல்ல, எலக்ட்ரிசிட்டியை எடுத்துக்கொண்டால் இங்கு பழி வாங்கும் மனப்பான்மை காணப்படுகிறது. இன்றைக்கு கும்பகோணத்தில் இருக்கும் எலக்ட்ரிசிட்டி கம்பெனியில் முதலாளி ஒரு காங்கிரஸ் வாதி, தொழிலாளர்கள் காங்கிரஸ் வாதிகள், தொழிலாளர் சங்கத் தலைவர் காங்கிரஸ்வாதி, சர்க்காரும் காங்கிரஸ். அங்கே எல்லோரும் காங்கிரஸ் வாதியாக இருப்பதினால் எந்தக் காரியத்திற்கும் எதிர்ப்பு இல்லாமல் இருக்கிறது. இதனால் எதுவும் செய்வதற்கு முடிவதில்லை. ஏதோ இந்தச் சங்கத் தலைமையை ஸ்ரீ எஸ். வி. கிருஷ்ணன் இடமாகிலும் கொடுத்து விட்டால் நன்றாக இருக்கும். இப்படி எல்லோருமே காங்கிரஸ் வாதியாக இருப்பதினால் அங்கே நடைபெறும் குறைகளைப் பற்றிப் பேசுவதற்கு தர்மசங்கடமான நிலைமை ஏற்படுகிறது. இந்த மாதிரி வெளிக்கு வராமல் ஏதோ புச்சாண்டி காண்பித்துத் தப்பித்துக்கொள்ளலாம். கும்பகோணத்தில் இருக்கும் மின்சாரத் தொழிலாளர்கள் சனம் அமைச்சர் அவர்களைக் குருநாதன் என்று அளவிற்கு அவர்கள் நினைக்கிறார்கள். அப்பேர்ப்பட்ட தொழிற்சங்கத்திற்கே இந்தக் கதி என்றால் எதிர்க் கட்சியை ஆதரிக்கக்கூடிய ஜனங்களுக்கு என்ன ஆகும் என்று சர்க்கார் யோசிக்க வேண்டும்.

இதுமாதிரி எலக்ட்ரிசிட்டி போர்ட் அதிகாரிகளின் மோசமான மனக் பான்மை கனம் அமைச்சர் அவர்களுக்கும், லேபர் கமிஷனர் அவர்களுக்கும் தெரியும். அப்படி இருந்தும், அவர்கள் லெட்டிவெளிச்சமாகவும், ஓன் ஆகவும், எழுத்து மூலமாகவும் சொல்வது என்று பயப்படுகிறார்கள். தொழிலாளர்கள் தனியாக அமைச்சர் அவர்களிடம் பேசி இந்த விஷயத்தைத் தீர்த்துக்கொள்ளலாம். இதைக் கனம் அமைச்சர் அவர்கள் தீர்க்கமாக ஆம்ந்து சிந்தித்துப் பார்த்து அவர்களின் குறைகளை நீக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

லேபர் கோர்ட், வேஜ் போர்ட், டிரிபனல் அளித்த தீர்ப்புகளை எடுத்து கொண்டாலும் அவைகளை நடைமுறையில் அமுலுக்குக் கொண்டுவருவது கிடையாது. இங்கே போலீஸ் டிபார்ட்மெண்டுக்குக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிற அதிகாரம் இந்த டிபார்ட்மென்ட் அதிகாரிகளுக்குக் கிடையாது. அவர்களுக்குப் பரிபூரண அதிகாரம் கொடுத்தால் அவர்கள் உற்சாகமாக நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள முடியும். ஆகையால் இந்த லேபர் டிபார்ட்மென்ட் அதிகாரிகளுக்கு ஓரளவிற்கு அதிகாரம் கொடுக்கவேண்டுமென்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் தாழ்மையுடன் தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன். இது போன்று, சூந்தாவிலும், மதரை மீனாட்சி மில்லிலும் இதே நிலைமைதான் நிலவிவருகிறது. தொழிலாளர்கள் 25-ம் தேதி வேலை நிறுத்தப் போராட்டத்தில் இறங்க அரசாங்கத்திற்கு நோட்டீஸ் கொடுத்திருக்கிறார்கள். இதையெல்லாம் லேபர் அமைச்சர் அவர்களிடம் தெரிவித்தால் 'நான் என்ன செய்ய முடியும், எலக்ட்ரிசிட்டி அமைச்சரைக் கேளுங்கள்' என்று சொல்வார்கள். எலக்ட்ரிசிட்டி அமைச்சரைக் கேட்டால் எலக்ட்ரிசிட்டி போர்டைக் கேளுங்கள் என்று சொல்வார்கள். எலக்ட்ரிசிட்டி போர்டைக் கேட்டால் சர்க்கார் உத்தரவுப்படி நடக்கும் என்று சொல்கிறார்கள். இது எப்படி இருக்கிறதென்றால், இரண்டு ஆட்டுக்கு ஒரு குட்டி என்று சொன்னால், 4 ஆடுகளுக்கும் ஒரு குட்டி, மந்தை ஆடுகளுக்கும் ஒரு குட்டி இருப்பது போல் இருக்கிறது. இதனால் சர்க்காரினுடைய கொள்கை என்ன என்பதைத் திட்டவாட்டமாகச் சொல்ல வேண்டும் என்று கனம் அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அவர்களுக்குக் கொள்கையே இல்லை என்றுதான் சொல்ல வேண்டும். பப்ளிக் செக்டார், பிரைவேட் செக்டாருக்கு வழிகாட்டியாக இருக்க வேண்டும். பப்ளிக் செக்டார் மட்டுமே உண்டாக இந்தத் தொழிலாளர்களின் குறைகளைத் தீர்த்துவைக்கும் அளவிற்கு முன்வர வேண்டும். அப்படி இல்லாவிட்டால் தனிப்பட்ட முகலானிகள் என் தனிக்காட்டு ராஜா மாதிரி இருக்கமாட்டார்கள். தொழிலாளர்கள் நியாயமான கோரிக்கைகளைக் சுவனித்து அதற்குத் தகுந்த நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

[Sri V. K. Kothandaraman]

[21st April 1960]

லேபர் கோர்ட்டிலும், ஹைக்கோர்ட்டிலும் தொழிலாளர்களுக்கான தீர்ப்பைக் கொடுத்தால் அவர்கள் சப்ரீம் கோர்ட்டு வரைக்கும் போகிறார்கள். பல வருஷங்களுக்கு இந்த வழக்கு நடைபெறுகிறது. இது சீக்கிரமாக நடைபெறும் ஒரு நிலைமையை உண்டாக்கவதற்கு இண்டஸ்ட்ரியல் டிரிப்பினஸ் சட்டத்தையும், வேறு சட்டங்களையும் திருத்துவதற்குத் தொழிலாளத் தலைவரும் தொழிலாள இலாகா அமைச்சரும் முயற்சி எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். இது போன்றவைகளை முதலாளிகள் தொழில் கோர்ட்டு மாதிரி விசாரணை செய்து அவைகளைச் சிபார்சு செய்துவிடுகிறார்கள். இம்மாதிரி இவைகளை அவர்கள் கையில் விடக்கூடாது. இது இலேசாகக் கிடைக்காது. அவர்கள் பழி வாங்கும் தன்மையில் இருக்கிறார்கள். சமீபத்தில் ஹைக்கோர்ட்டில் ஸ்ரீ பாலசுப்ரமணிய அய்யர் தீர்ப்புக் கொடுத்ததின் விளைவாக தொழிலாளர்கள் மிகவும் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். இதனால் சர்க்கார் இந்தத் தீர்ப்பை நன்றாகப் பரிசீலனை செய்து தொழிலாளர்களுக்கு நன்மை ஏற்படும் அளவிற்கு நடவடிக்கை எடுப்பதற்குக் கனம் அமைச்சர் அவர்கள் முன்வர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

இதே போல் பெண் தொழிலாளர்களுக்கு மெட்ரனிடி பெனிபிட் 12 வாரம் கொடுக்கப்பட வேண்டுமென்று உத்தரவு பிறப்பிக்கப்படுவதனால் அவர்கள் வேலையில்லிருந்து நீக்கப்பட்டு வருகிறார்கள். பெண் தொழிலாளர்களுக்குப் பதிலாக ஆண்களை வைக்க முதலாளிகள் முயற்சி செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகையால் இதைத் தடுப்பதற்கு ஒவ்வொரு தொழிற்சாலையிலும் இத்தனை சத விசிதம் பேர் பெண் தொழிலாளர்களை வைக்க வேண்டுமென்று ஒரு திருத்தத்தைக் கொண்டுவரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

தொழிலாளர்கள் இன்ஷூரன்ஸ் ஸ்கீமை எடுத்துக்கொண்டால் இந்த மாகாணத்திலுள்ள தொழிலாளர் குடும்பம் அவ்வளவு பேருக்கும் இது பொருந்தும்படிச் செய்ய வேண்டும். அதே மாதிரி இண்டஸ்ட்ரியல் ஹவுசிங் ஸ்கீமை எடுத்துக்கொண்டால் இந்த முதலாளிகள் அவர்களாகவே வீடு கட்டிக் கொடுக்க முன்வர மாட்டார்கள். மயிலே மயிலே இறகு பேர்டு என்றால் போடாது. இது மாதிரி வீடுகள் கட்டிக் கொடுக்க என்னால் கொடுக்க மாட்டார்கள். அவர்களைக் கட்டாயம் செய்து வீடுகள் கட்டிக் கொடுப்பதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, குறைந்தபட்ச சம்பள விகிதம் நிர்ணயிக்கும்படி கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். விலைவாசிகள் மாதா மாதம் உயர்ந்துகொண்டே போகிறது. இந்த மாதம் ஒரு ரூபாயாக இருந்தது அடுத்த மாதம் இரண்டு ரூபாயாக உயர்ந்து கொண்டே போகிறது. ஆகையால் ஐந்து வருஷத்திற்கு ஒரு முறை இந்த குறைந்தபட்ச சம்பள விகிதத்தை மாற்றுவதற்கு முடியும் என்று இருந்தால், முதலாளிகளுக்கும், தொழிலாளிகளுக்கும் இதனால் ஒரு சுமுகமான உறவு ஏற்படும் என்பதை சர்க்கார் கவனிக்க வேண்டும். ஆகவே சர்க்கார் நான் சொன்னவற்றை எல்லாம் கருத்தில் கொண்டு முதலாளிகள், தொழிலாளர்கள் இடையே ஒரு சுமுகமான உறவை உடனடியாக ஏற்படுத்துவதற்கு நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். -மின்சாரத் தொழிலாளர்களிடையே பிரச்சனையை உடனடியாகத் தீர்க்க வேண்டும். பஞ்சாலைத் தொழிலாளர்களிடையே வேஜ் போர்ட் தீர்ப்பை உடனடியாக அடாலுக்குக் கொண்டுவர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு என் வார்த்தைகளை முடித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

SRI T. S. RAMASWAMI: கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, இந்தத் தொழிலாளர் இலாகாவைப் பொறுத்த வரையில் உண்மையாக நாம் எல்லோரும் பெருமைபடக் கூடிய இலாகா. இந்த இலாகாவைத் தலைமை தாங்கி நடத்தகிற அமைச்சரைப் பொறுத்த அளவிலே தொழில் அனுபவமும், தொழிலாளர் பிரச்சனையில் மிகுந்த அனுபவம் உள்ளவரும், சட்ட நுணுக்கங்களைப் பற்றி அறிந்தவரும், அகில இந்தியா மாடும் அல்ல, உலகத்திலேயே தொழில் மாநாடுகளில் கலந்துகொண்டு புகழைத் தேடித்தந்தவர். இப்பொழுது கனம் அமைச்சர்

21st April 1960]

[Sri T. S. Ramaswami]

அவர்கள் சமர்ப்பித்த அறிக்கையிலே பல குறைகள் காணப்படுகின்றன. அரசாங்கத்தின் நோக்கம் வேலையில்லாத திண்டாட்டத்தைப் போக்கி, தொழிலைத் தேடித் தருவது. இரண்டாவது அவர்களுக்கு சோனையில் செக்யூரிடி கொடுப்பது. அதாவது சாஸ்வதமான, நிரந்தரமான வேலை கொடுப்பது. இந்த நோக்கங்களைப் பொறுத்த வரையில் எவ்வளவுதரம் நம் ராஜ்யம் முன்னேறியிருக்கிறது என்று பார்த்தால் இன்னும் மோசமான நிலைமையில்தான் இருக்கிறதென்பதைப் பார்க்க மிகவும் வருந்துகிறேன். இந்த வேலையில்லாத திண்டாட்டத்தைப் பார்க்கும் போது, அது நாளுக்குநாள், அதிகமாகியிருக்கிறது. 1956-லிருந்து 1957-ல் அதிகம், 1957-லிருந்து 1958-ல் அதிகம், இப்படி வேலையில்லாத திண்டாட்டம் வளர்ந்துகொண்டிருக்கிறது. குறிப்பாக நமது தமிழ் நாட்டில் இன்று வேலையில்லாத திண்டாட்டத்தைப் போக்க வேண்டுமென்றால், எல்லா இடங்களிலும் தொழிற்சாலைகள் வளர்ந்தாக வேண்டும். இன்னும் சில இடங்களில் வேலையில்லாத திண்டாட்டத்தைத் தவிர்க்கக் கூடிய இடங்களில் கூட தவிர்க்க முடியாத நிலைதான் இருந்து கொண்டிருக்கிறது. அதைக் கவனிக்காததன் காரணமாக. இண்டஸ்ட்ரியல் ட்ரெயினிங் கொடுத்துக்கொண்டிருக்கிறோம். பிட்டர்ஸ் போன்றவர்கள் இண்டஸ்ட்ரியல் ஸ்கூல்களில் படித்துப் பயிற்சி பெற்று ஒன்றரை வருடங்கள் ஆகியும், அவர்கள் வேலையில்லாமல் கஷ்டப்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அதே நேரத்தில் பயிற்சி இல்லாதவர்களை எலெக்ட்ரிசிய் போர்டில் எடுக்கிறார்கள். லைமென், ஓயர்மென் போன்றவர்களுக்கான ட்ரெயினிங் பயிற்சி பெற்றவர்கள், வேறு தொழிற்சாலைகளில் ஆறு மாதம் பயிற்சி பெற்றவர்கள் பலர் இன்று நாகர்கோவிலில் வேலை இல்லாமல் இருந்துகொண்டிருக்கிறார்கள்.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : அவர்கள் எம்ப்ளாய்மென்ட் எக்ஸ்சேன்ஜில் ரெஜிஸ்தர் செய்துகொண்டிருக்கிறார்களா? அப்படியானால் அந்த லிஸ்டை ஸ்டாப்டர் ஆப் எம்ப்ளாய்மென்டிற்ரு அனுப்புமாறு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

SRI T. S. RAMASWAMI : நன்றி. அமைச்சர் அவர்கள் இங்கு இல்லாதிருந்தபோது அவர் போர்ட்போலியோ உள்சுற்றை அமைச்சர் அவர்கள் கையில் இருந்தது. இதையே அவர்களும் கூறினார்கள். அவர்களுக்கு எழுதி அனுப்பியிருக்கிறோம். இவர்களுக்கும் எழுதியனுப்பக் காத்துக்கொண்டிருக்கிறோம். ஆக, பயிற்சி பெற்ற இளைஞர்கள் பலர் இன்று வேலையில்லாமல் கஷ்டப்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். நாகர்கோவிலைப் பொறுத்தவரையில் அவர்கள் பதிவு செய்திருக்கிறார்கள். ஆனால் இன்னும் வேலை கிடைக்கவில்லை. பின்னர் அச்சரிக்கையில் பயிற்சி பெற்றவர்கள் இன்று அந்த டிபார்ட்மென்டில் மேஸ்திரிசனாக இருக்கிறார்கள். ஆனால் ஒரு வருடம் சழிந்தபின் அவர்கள் வேலையிலிருந்து தள்ளப்படுகிறார்கள். அடுத்தபடியாக இன்று தொழில் தகராறைப் பார்க்கும் போது, குந்தாவில் தகராறு, கும்பகோணத்தில் தகராறு. நாகர்கோவில் மில்லில் தகராறு, எலெக்ட்ரிசிய் டிபார்ட்மென்டில் தகராறு முளைத்துக்கொண்டிருக்கிறது. டெக்ஸ்டைல் மில்லைப் பொறுத்த வரையில் அதற்கான வேஜ் கமிட்டியின் சிபார்சுகள் அமுல் நடத்தப்படவில்லை. முக்கூட்டு மகாநாடு கூட்டினார்கள். அது எந்த அளவிற்குப் போசுமோ, தெரியாது. “மாண்-டேஸ் லாஸ்ட்” என்பதைப் பார்க்கும்போது இரண்டு வருடங்களை விட சென்ற வருடத்தில் அதிகமாக இருந்துகொண்டிருக்கிறது. நாம் முயற்சி செய்தால் நிச்சயம் அதை தவிர்க்க முடியும். அமைச்சர் அவர்கள் எவ்வளவுதரம் அனாதாபியாக இருக்கிறார்களோ அந்த அளவிற்கு அதிகாரிகளும் இருக்க வேண்டும். அதே போல் முதலாளிகளுக்கும் விட்டுக் கொடுக்கும் மனப்பான்மை இருந்தால்தான் தொழில் தகராறுகளைத் தீர்க்க முடியும். தேசத்தின் உற்பத்தியையும் அதிகரிக்க முடியும். அசுவே, நமது அதிகாரத்தை எந்த இடங்களில் எவ்வளவு அதிகமாக செலவிட வேண்டுமோ அந்த இடங்களில் அவ்வகை அதிகமாக செலவிட வேண்டும். எலவிட்டாக வேண்டும். எனக்கு முன் பசிய அங்கத்தினர்கள் சிலர் கூறியது போல், நமது அரசாங்கம் தொழில் நடத்தக் கூடிய இலாகாக்கள் மற்ற முதலாளிகளுக்கு எடுத்துக்

[Sri T. S. Ramaswami]

[21st April 1960]

காட்டாக இருக்க வேண்டும். டிரான்ஸ்போர்ட் இலாகா இருக்கிறது. மின்சார இலாகாவைப் பொறுத்த வரையில் வரட்டு கௌரவத்தை வைத்துக் கொண்டு தொழிலாளர்களின் நியாயமான பிரச்சனைகளை கவனிக்காமல் இருக்கக் கூடாது. தொழிலாளர்கள் தவறுகள் செய்யலாம். நாமும் தவறுகள் செய்ய நேரிடும். ஆகவே, தொழிலாளர்கள் தவறு செய்யார்களானால் அவைகளை ஓரளவிற்கு விட்டுக் கொடுத்து பிரச்சனைகளை ஆராய்ந்தால் நிச்சயமாக தொழிலாளர்கள் பிரச்சனைகளைத் தீர்க்க ஒரு வழி காண முடியும். தொழில் அமைச்சர் அவர்களைப் போன்றே அதிகாரிகளும் நடந்துகொள்ள வேண்டும். என்னைப் பொறுத்த வரையில் நான் இந்த ராஜ்யத்திற்குப் புதியவன். இருந்தாலும் நான் காண்பது, அதிகாரிகளைப் பார்க்கும்போது விதிகளையும், சட்டங்களையும் மட்டும் வைத்துக்கொண்டு, பழைய பிரிட்டிஷ் ஏகாதிபத்திய அரசாங்கத்தின் தோரணையில்தான் இருக்கிறதே தவிர ஜனநாயக முறைப்படி அவர்கள் மாற்றுவதற்கான நிலையைக் காணவில்லை. பலர் மாறிவிட்டார்கள். ஆனால் அப்படி இன்னும் மாற வேண்டியவர்கள் பலர் இருக்கிறார்கள். அவர்கள் அப்படி மாறக் காணும் சில்லறை விஷயங்களைத் தீர்ப்பதற்கு அதிகாரிகளின் மனப்பான்மை சிறிது மாறினால் போதும். தீர்க்கப்படக் கூடிய குறைகள் கூடத் தீர்க்கப் பரிமாடல் இருப்பதற்குக் காரணம் அதிகாரிகள் மனோபாவம் மாறாததுதான். அதற்கு லேபர் இலாகா என்ன செய்ய முடியும்? அப்படி அவர்கள் மனோபாவத்தை மாற்றுவதற்கு நமது அரசாங்கம் ஏவ்வளவு சிரமிக்க வேண்டுமோ அவ்வளவுதான் சிரமிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். பின்னர், நமது டிரான்ஸ்போர்ட்டிலுள்ள சம்பள விதித்ததைப் பற்றி எனது நண்பர் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். நாம் ஒரு “மாடல் எம்ப்ளாயராக” இருக்க வேண்டுமென்று. இப்பொழுது கன்னியாகுமரி பிராஞ்சில் ஒரு விதி சம்பளம், இங்கு இன்னொரு விதி சம்பளம். என்னுடைய இருக்கிறது. கன்னியாகுமரியில் உள்ள கண்டக்டர்கள், டிரைவர்கள் லிட்டியில் உள்ளவர்களை விட இரண்டு மடங்கு அதிகச் சம்பளம் வாங்குகிறார்கள். அங்கு புதியதாக நியமிக்கக் கூடியவர்களின் சம்பளம், இங்கு லிட்டியில் உள்ளவர்களை விட இரண்டு மடங்கு அதிகச் சம்பளம். இங்கு லிட்டியில் உள்ளவர்களை விட இரண்டு மடங்கு அதிகச் சம்பளம். திருவனந்தபுரத்திற்கும், நாகர்கோவிலுக்கும் தொழிலாளர்கள் அடிக்கடி போய்க்கொண்டிருக்கிறார்கள். நமது சர்வீஸும் சென்றுகொண்டிருக்கிறது. ஆகவே, இந்த வித்தியாசத்தைப் போக்க வேண்டும். அப்படி தொழிலாளர்கள் திருவனந்தபுரத்திற்குச் செல்லும்போது, அங்கு அவர்களின் ஜனியர்களாக இருந்தவர்கள், அதாவது திருவிதாங்கூர்-கொச்சியில் பணியாற்றிக்கொண்டிருந்தபோது ஜனியர்களாக இருந்தவர்கள் இன்று இவர்களைவிட இரண்டு மடங்கு அதிகச் சம்பளம் வாங்கும்போது இந்தத் தொழிலாளர்களிடையே ஒரு வித மனக் கசப்பும், வருத்தமும் ஏற்படுகிறது. ஆக, நமது இலாகா பிறருக்கு ஒரு எடுத்துக்காட்டாக இருக்க வேண்டுமென்பதோடு, நாம் நடந்துகொள்ளக்கூடிய விதம் பிற முதலாளிகளுக்கு எடுத்துக்காட்டாக இருக்கவேண்டுமென்பதோடு, தொழிலாளி-முதலாளி உறவையும் நல்ல முறையில் பெருக்க வேண்டும். நாம் நினைத்தால் நிச்சயமாக அதைச் செய்ய முடியும் என்பதில் எனக்கு எந்தவித சந்தேகமும் இல்லை. நாம் அதற்கு ஒரு எடுத்துக்காட்டாக இருக்க முடியுமென்பதிலும் சந்தேகம் இல்லை. அதிகாரிகள் செய்யும் சிபார்சுகளை மட்டும் பார்த்துக்கொண்டிருக்காமல், நாம் ஒரு எடுத்துக்காட்டாக இருக்க முன் வர வேண்டும். நாமே இனிஷியேட்டிவ் எடுக்க வேண்டும். பின்னர், க்ரோம் பெட் வொர்க்ஷாப்பில் பெரிய தொழில் தகராறு இருந்து இப்பொழுதும் நல்ல நிலையில் இருக்கிறது. இந்நிலை வளர்வதற்கு எல்லோரும் ஒத்துழைக்க வேண்டும். பின்னர் வேஜ் போர்ட்டின் ரெகமென்டேஷனை செயல்படுத்துவதில் அமைச்சர் அவர்கள் முதலாளிகளைப் பலவந்தப்படுத்த வேண்டும். இல்லாவிடில் நிலையைச் சரிக்கட்ட முடியாது. எனக்குப் பின்பேசப்போகும் கனம் சின்னதாரை அவர்கள் அது பற்றி சலிஸ்தரமாகக் கூறுவார்கள் என்று நினைக்கிறேன். பொதுவாக நமது அரசாங்க தொழில் துறையைப் பொறுத்த வரையில் இன்னும் கொஞ்சம் வலுவாக்க வேண்டும். ஆக, நாம் நமது அதிகாரத்தை எந்த இடங்களில் சிறிது அதிகப்படியாக உபயோகிக்க வேண்டுமோ அப்படி அந்த இடங்களில்

21st April 1960]

[Sri T. S. Ramaswami]

உபயோகித்து, நாம் நடத்துவது மற்ற முதலாளிகளுக்கு ஒரு எடுத்துக் காட்டாக இருக்கக் கூடிய அளவிற்கு நமது இலாகா இயங்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு எனது உரையை முடித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

* SRI P. S. CHINNADURAI : மதிப்பிற்குரிய உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, சமீபம், பொருளாதார அமைப்பை நோக்கி முன்னேறிக்கொண்டிருக்கிற ஒரு மக்கள் சமுதாயத்தில் நல்ல உறுப்புக்களில் தொழிலாளர் இலாகாதான் மிகவும் முக்கியமானதாகும். தொழிலாளர் இலாகா சிறந்த முறையில் பணியாற்றி மக்களுக்கு நலன் விளைவிப்பதற்கு ஒரு நிலையான தொழில் கொள்கை இன்றியமையாதது. தொழில் கொள்கை தொழிலாளர் கொள்கையோடு இணைந்ததாக இருக்க வேண்டியது அவசியமாகும். அப்படிப் பார்க்கும்போது, இந்த ராஜ்ய சர்க்காருக்கு ஒரு நிலையான தொழிலாளர் கொள்கை இருக்கிறதா என்று ஐயப்பட வேண்டிய நிலைமையுத்தான் நான் இன்று காண்கிறேன். இவ்வாறு நான் கூறும்போது இது சனம் தொழில் அமைச்சர் அவர்களை எந்த வகையிலும் பாதிக்காது என்று நான் உறுதிப்படுத்த விரும்புகிறேன். ஏனென்றால், நான் ஏற்கனவே கூறியவாறு, முன்பே இந்தச் சபையில் இரண்டு முறைகள் கூறியதபோல், தவறுதலான இடத்தில் வாழ்க்கைப்பல உத்தமமான பெண்ணைப் போலத்தான் அவர் இருக்கிறார். ஆகவே அவரைப் பொறுத்த வரையில் நான் ஒன்றும் சொல்ல வில்லை. இந்த ராஜ்ய சர்க்காரின் தொழிலாளர் கொள்கை கணத்திற்குக் கணம் மாறுகிறது. நிலையானதொரு தொழிலாளர் கொள்கை இல்லை என்பதற்குப் பல சான்றுகளை நாம் காணலாம். எனக்கு முன் பேசிய அங்கத்தினர்கள் பலவாறாக பல கோணங்களிலிருந்து அவைகளை எடுத்துக் காட்டினார்கள். உதாரணமாக கும்பகோணம் எலெக்ட்ரிஸிட்டி சபை கம்பெனி சம்பந்தப்பட்ட விவகாரத்தில் இந்த சர்க்காரின் தொழிலாளர் கொள்கை எங்கெனப் பயன்பட்டது? என்ன கொள்கையை இவர்கள் அனுசரித்தார்கள்? ஒன்றும் அறியாத, ஒரு பாவமும் அறியாத தொழிலாளர்களை, அவர்கள் தூங்கிக்கொண்டிருக்கும்போது சுமார் 70 பேர்கள் கைது செய்யப்பட்டார்கள். ஏன் கைது செய்யப்பட்டார்கள்? அவர்கள் வேலை நிறுத்தத்தில் ஈடுபட்டிருந்தபோது எதோ பாதுகாப்பிற்காக என்று தொழில் அமைதியை நிலைநிறுத்துவதற்காக என்று, தொழில் அமைதிக்குப் பங்கம் நேரிட்டு விடாதவாறு காப்பதற்காக, என்று, 70 பேர்கள் கைது செய்யப்பட்டார்கள். முக்கிய தொழிற்சங்கத் தலைவர் உட்பட பல்வேறு அங்கத்தினர்கள் கூட கைது செய்யப்பட்டனர். அப்படித் தூங்கிக்கொண்டிருந்தபோது தொழிலாளர்களைக் கைது செய்வது என்றால் இந்த ராஜ்ய சர்க்காருக்கு என்ன தொழிலாளர் கொள்கை இருக்கிறது? நான் உண்மையாக நம்புகிறேன், இதைத் தொழிலாளர் இலாகா மன்றார விரும்பியிருக்காது என்று, பின் யார் இதற்குக் காரணம்? உள்நாட்டு இலாகா அமைச்சர் அவர்கள் ஒருக்கால் இதற்கு விரும்பம் தெரிவித்திருக்கலாமோ என்றால் இருந்திருக்க முடியாது என்பதுதான் என் அபிப்பிராயம். நான் அறிந்த மட்டில், அவர்கள் இதற்கு உறுதுணையாக இருந்திருக்க முடியாது.

இப்படி என்றால் இது எப்படி நடந்தது. ஒரே நிலையான தொழில் கொள்கை இல்லாத காரணத்தினால்தான், பல்வேறு வகையான நபர்கள் தங்களையே பல்வேறு வகையான செல்வாக்குகளை பயன்படுத்தி எப்படியோ கைது செய்திருக்கிறார்கள். அதுதான் காரணமே தவிர, வேறு எந்தவிதமான காரணத்தையும் சொல்லுவதற்கில்லை, உண்மையிலேயே அமைச்சர் இதற்கு காரணம் அல்ல என்றுதான் எனக்குத் தோன்றுகிறது. ஆகவே இம்மாதிரியான செய்கைகளை கட்டுப்படுத்த முடியாத நிலை இருப்பது மிகவும் வருந்தத் தக்கதாகும் என்பதைக் குறிப்பாக எடுத்துக்காட்ட விரும்புகிறேன். அதேபோல் தான் மின்சாரத் தொழிலாளர்கள் சம்பந்தமாக இருக்கின்ற தகராறுகள் மீண்டும் மீண்டும் வளர்ந்து கொண்டே போகிறது. ஒரு பக்கத்தில் மின்சார இலாகா, மற்றொரு பக்கத்தில் தொழிலாளர் இலாகா எந்தெந்த இலாகா யார் யாருக்குப் பொறுப்பு என்பதைப் பற்றி என்ன சொல்லப்பட்டாலும் இறுதியாக பொதுமக்களுக்கு யார் பொறுப்பு என்று பார்க்கும் போது,

[Sri P. S. Chinnadurai]

[21st April 1960]

இதற்கு எல்லாம் பொறுப்பாக விளங்க வேண்டியவர்கள் சர்க்கார் தான். சர்க்கார் ஒரு பொதுக் கொள்கையை கடைப்பிடிக்காத காரணத்தால்தான் மின்சார இலாகாவில் ஒரு மாபெரும் வேலை நிறுத்தம் ராஜ்யத்தைப் பார்த்து பயமுறுத்திக் கொண்டிருக்கிறது. இன்னொரு பகுதியில் அணைக்கட்டுப்பகுதியில் இப்போதும் வேலை நிறுத்தம் நடந்து கொண்டிருக்கிறது. மேலும் ஏற்பட இருக்கும் பெரிய தொரு வேலை நிறுத்தத்தை நிறுத்துவதற்கு எந்தவதமான ஏற்பாட்டை செய்வதற்கும் இந்த அரசாங்கம் எந்த வகையும் செய்ய வில்லை. இதைத் தீர்த்து வைப்பதற்கு நமது தொழிலாளர் இலாகாவோ அல்லது தொழில் அமைச்சர் அவர்களோ ஈடுபட்டால் கூட அது நிறைவேறுமா என்பது உண்மையாகவே தொழிற்சங்கத் தலைவர்கள் ஐயப்பட வேண்டிய நிலையில் தான் இருக்கிறது. தொழில் அமைச்சர் அவர்களைப் பொறுத்த வரையில், நான் முன்னால் குறிப்பிட்டது போல் உத்தமமான பெண் போன்றவர் தான், என்ன செய்ய முடியும், புருஷன் வீட்டில் ஓரகத்திக்குப் பயப்பட வேண்டும். நாத்தனாருக்குப் பயப்பட வேண்டும், மாமியாருக்குப் பயப்பட வேண்டும். எப்படி வாழ்க்கை நடத்துவது. இந்த நிலைமையில் இருக்கின்ற தொழில் அமைச்சர் அவர்களைப் பார்த்து உண்மையிலேயே தொழிலாளி வர்க்கம் தங்கள் அனுதாபத்தை தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறது. அவர்களிடத்தில் அன்பு இருக்கிறது. தொழிலாளர்கள் பால் அவர்களுக்கு இருக்கின்ற அன்பை தொழிலாளர்கள் நன்கு உணர்ந்திருக்கிறார்கள். ஆனால் இந்த விதத்தில் மாட்டிக் கொண்டிருப்பது என்பது அனுதாபத்துக்குரியது. நான் அடிக்கடி சொல்வதுண்டு, ஐக்கிய நாட்டு சபைக்கு நமது தொழில் அமைச்சர் அவர்கள் பிரதிநிதியாக போனபோது நடந்த பிரிவுபசார கூட்டத்தில் பேசும்போது சொன்னேன், நமது அமைச்சர் அவர்கள் நிரந்தரமாகவே அங்கே இருந்து விட்டால் ஒரு வகையில் இந்தாட்டிலுள்ளவர்களுக்குச் சந்தோஷகரமாய் இருக்கும் என்று அத்தகரிய தருதி, அவர்களிடம் இருக்கிறது. உயர்வான பதவிகள் அவர்களுக்கு எவ்வளவோ காத்து இருக்கின்றன என்பது எனக்குத் நன்றாகத் தெரியும். ஆனால் அவர் இங்கே வந்து மாட்டிக் கொண்டதால் இப்போது மீள முடியாத நிலைமையில் தொழிலாளர்களுக்கு ஒன்றும் செய்ய இயலாத நிலைமையில் இருக்கிறார். கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, இன்று நம் ராஜ்யத்தில் ஒரு பரிதாபகரமான நிலை இருந்து கொண்டிருக்கிறது. நமக்கு நல்ல தொழில் அமைச்சர் கிடைத்திருக்கின்றார். அவர்களுடைய கருத்துக்களை அவர் இருக்கின்ற கட்டளைகளை நிறைவேற்றுவதற்கு, நல்ல சிறந்த அதிகாரிகளைக் கொண்ட தொழிலாளர் இலாகா இருக்கிறது. தொழில் அமைச்சர் மட்டும் அல்ல. தொழிலாளர் இலாகாவிலுள்ள பெரிய அதிகாரிகள் முதல் கீழ் நிலையில் உள்ள அதிகாரிகள் வரை, எல்லாரையும் வரிசையாக நிறுத்தி வைத்துப் பார்த்தால் ஒவ்வொருவருடைய சேவையையும் சரித்திரத்தையும் எடுத்துப்பார்த்தால், அவர்கள் மிகவும் பெருமைக்குரியவர்கள் தான் என்பது விளங்கும். அவர்கள் தங்கள் கடமைகளைச் சரிவரச் செய்து தொழிலாளர்களுக்கு பல விதத்திலும் பணி புரிந்தவர்கள் என்று சொல்லலாம். இவ்வளவு நல்ல இலாகா. இவ்வளவு நல்ல தொழில் அமைச்சர் நமக்கு இருந்தும், இந்த இராஜ்யத்திற்கு என்று ஒரு பொது தொழில் கொள்கை இல்லாத காரணத்தால், இன்றைக்கு நாட்டிலுள்ள தொழிலாளி வர்க்கம் கொடுமக்கு ஆளாகி, துன்பத்திற்கு ஆளாகிக் கொண்டிருக்கின்றது என்பதை இந்த நேரத்தில் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். இரண்டாவது ஐந்தாண்டுத் திட்ட காலம் முடிந்து, மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டம் தொடங்குகின்ற இந்த நேரத்தில் தொழில் பகுதியில் அமைதியான ஒரு சூழ்நிலை ஏற்பட வேண்டும் என்று தான் எல்லோரும் விரும்புகிறார்கள். தொழில் பகுதிகளில் தொழிலாளர்கள் வேலை நிறுத்தம் செய்யக்கூடாது என்று தான் எல்லோரும் சொல்லுகிறார்கள். அதையே தான் தொழிலாளர்களும் ஒத்திப்பார்க்கின்றார்கள். வேலை நிறுத்தம் செய்ய வேண்டும் என்பது தொழிலாளர்களையுடைய விரும்பம் அல்ல. வேலை நிறுத்தம் என்பது தொழிலாளர்சங்கத்துக்கு ஏற்படுகின்ற ஒரு பெரிய சமை. வேலை நிறுத்தம் செய்ய வேண்டும் என்று எந்தத் தொழிலாளியும் தாக்கமுன்னுக்கு வர மாட்டான் என்பதை என்னால் உறுதியாகக் சொல்லிக் கொள்ள முடியும்.

21st April 1960]

[Sri P. S. Chinnadurai]

கடந்த 16 ஆண்டு காலமாக தொழிலாளர்களிடையிலே நேரிடையாக தொடர்பு கொண்டவன் என்ற முறையில் நான் இதை வலியுறுத்திக்கூற ஆசைப் படுகிறேன். எந்தத் தொழிலாளியும் வேலை நிறுத்தம் என்கிற சமையை ஏற்றுக் கொள்வதற்கு விருப்பம் உள்ளவனாக இல்லை. மூன்றாவது திட்ட காலத்தில் வேலை நிறுத்தம் கூடாது என்ற கொள்கையை அனுசரிப்பதற்கு தொழிலாளி வர்க்கம் தயாராக இருக்கிறது. குறிப்பாக பஞ்சாலைத் தொழிலும், என்சினிரியங் தொழிலிலும் வேலை நிறுத்தம் இருக்கக்கூடாது. அவ் விதம் வேலை நிறுத்தம் செய்யக்கூடாது. வேலை நிறுத்தம் செய்வதில்லை என்ற உடன்பாட்டுக்கு வர தொழிலாளி வர்க்கம் தயாராக இருக்கிறது என்பதை என்னால் அறுதியாகச் சொல்ல முடியும். ஆனால் இந்தத் தொழில்களில் ஈடுபட்டிருக்கும் தொழிலாளர்களின் வாழ்க்கைக்கு பாதகம் செய்யாமல் இருக்கின்ற ஒரு சரியான சம்பளக் கொள்கையையும் நாம் நிர்ணயித்துக் கொள்ளவேண்டும். அதற்கு முதலாளிகள் தயாராக இருக்கிறார்களா, அல்லது இம்மாதிரியான ஒரு கொள்கையை அனுசரிப்பதற்கு அவர்களை வற்புறுத்துவதற்கு, அல்லது அவர்களை இணக்கச் செய்வதற்கு இந்த ராஜ்ய சர்க்காருக்கு மனது இருக்கின்றதா, சக்தி இருக்கிறதா என்று எனக்குத் தெரியும். மனது இருக்கின்றதா என்பதைத் தான் நான் அறிய விரும்புகிறேன். இந்த ராஜ்ய சர்க்காருக்கு அந்த மனது இல்லை என்பதை நம்மால் சொல்ல முடியும். அதனால்தான் சம்பளக் கொள்கையை இந்த ராஜ்யத்தில் கொண்டு வர முடியவில்லை இந்த சர்க்காரால். அதன் காரணமாகத்தான் வேலை நிறுத்தம் என்ற சமையை நிர்ணயித்தார்கள் ஏற்றுக் கொள்ள வேண்டிய நிலைமை தொழிலாளர்களுக்கு ஏற்படுகிறது. அகில இந்திய ரீதியாக பஞ்சாலை தொழிலாளர்களின் சம்பளத்தை நிர்ணயிப்பதற்காக ஏற்படுத்தப்பட்ட சம்பள போர்ட்டில் அங்கம் வகிக்க தென் இந்திய பஞ்சாலை முதலாளிகளின் பிரதிநிதிகளை அழைத்திருந்தார்கள். அதில் தென்னிந்திய பஞ்சாலை முதலாளிகளின் பிரதிநிதிகளும் அதில் கலந்து கொள்ளவேண்டியிருந்தது. இங்கு பேசிய கனம் மகாலிங்கம் அவர்கள் தென்னிந்திய ஆலை அதிபர்களின் பிரதிநிதியாக நின்று வாதாடினார் என்று நம்புகிறேன். இந்த நிலையில், மத்திய சர்க்காருக்கு தென்னிந்திய பஞ்சாலை அதிபர்களின் பிரதிநிதிகளாக ஏற்கனவே இருக்கின்ற இரண்டு பிரதிநிதிகளே போதுமானது. வேறு பிரதிநிதிகள் நியமிக்கப்பட வேண்டிய தேவை இல்லை என்று தென்னிந்திய ஆலை அதிபர் சங்கம் மத்திய சர்க்காருக்கு நேரடியாக எழுதிவிட்டார்கள். இதை என்னால் நிரூபிக்க முடியும் என்பதையும் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன். தென்னிந்திய பஞ்சாலை அதிபர்களின் சார்பாகவும்தான் சிறப்புக்குரிய இரண்டு முதலாளிகள் அந்த சம்பள போர்ட்டில் அங்கம் வகித்திருக்கிறார்கள். இவ்விதம் நிர்ணயிக்கப்பட்ட சம்பளக்கமிஷன் பரிசீலனை செய்த முடிவுகளையே அமல் நடத்த வேண்டும் என்று சொன்னால், அதை அமல் நடத்த முடியாது. இல்லையென்றால் நாங்கள் பஞ்சாலைகளை மூடி விடுவோம் என்று பிடிவாதமான முடிவை எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இந்த நிலையில் இத்தகராறில்-சமூகமான ஒரு நிலை ஏற்படவேண்டும் என்ற எண்ணத்தால் இந்த ராஜ்ய சர்க்கார், தொழிலாளர்களின் வேண்டு கோளுக்கு இணங்கி இம்மாதம் 16-ம் தேதி ஒரு மகாநாடு கூட்டினார்கள். அதற்காக நமது தொழில் அமைச்சர் அவர்களுக்கு பஞ்சாலை தொழிலாளர்கள் சார்பில் என் நன்றியை தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இதற்காக தொழிலாளர்கள் அமைச்சர் அவர்களை பாராட்ட கடமைப்பட்டிருக்கிறார்கள். வேறு எதற்காகவும் இல்லை. இந்த மகா நாட்டில் தொழிலாளர்களுக்காக எந்த விதமான முடிவும் எடுக்கப்படவில்லை என்றாலும் இந்த மகாநாடு கூட்டுவதின் மூலமாக இந்த சிபாரிசுகளைப் பற்றி விவாதிப்பதற்கு ஒரு சந்தர்ப்பம் ஏற்படுத்திக் கொடுத்ததற்காக என் தனிப்பட்ட முறையிலும், தொழிலாளி வர்க்கத்தின் சார்பாகவும் பாராட்டுதல்களும் நன்றியும் நமது அமைச்சர் அவர்களுக்கு உரித்தாகும் என்று மறுபடியும் இந்த இடத்தில் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன். சம்பள போர்டு சிபாரிசுகளை பொறுத்த வரையில், இந்த சிபாரிசுகளை உடன்படிக்காமல் நடத்த வேண்டும் என்று சொன்னால், நாங்கள் ஆலைகளை மூடி விடுவோம் என்று எச்சரிக்கை செய்கின்ற முறையில், இந்த இடத்திலேயே

[Sri P. S. Chinnadurai]

[21st April 1960]

கனம் மகாலிங்கம் போன்றவர்கள் சொல்லுகிறார்கள் என்றால், நான் அதை தொழிலாளர்களின் சார்பில், தொழிலாளர்களுக்கு விடுக்கும் ஒரு எச்சரிக்கையாகவே எடுத்துக் கொள்கிறேன். ஆனால் இப்படிப்பட்ட பயமுறுத்தல்களைக் கண்டு, இந்த நாட்டிலுள்ள தொழிலாளர்களோ, அல்லது இந்த நாட்டிலுள்ள மக்களோ பயந்து விடமாட்டார்கள். அப்பேர்ப்பட்ட நிலைமை நிச்சயமாக வராத என்பதை என்னால் உறுதியாக எடுத்துச் சொல்ல முடியும். இம்மாதிரியான பயமுறுத்தல்களைக் கொண்டு, வேலை நிறுத்தம் செய்தால் ஆலைகளை மூடிவிடுவோம், என்ற பயமுறுத்தல்களைக் கொண்டு இந்த ராஜ்ய மக்களை, அல்லது ராஜ்யத் தொழிலாளர்களை பணிய வைத்துவிட முடியாது என்பதை இந்த நேரத்தில் என்னால் சொல்லிக் கொள்ள முடியும். இன்னொரு பக்கத்தில் முதலாளிகளின் பிடிவாதத்தின் காரணமாக இந்த நாட்டிலுள்ள பஞ்சாலைத் தொழிலாளர்கள் எல்லாம் வேலை நிறுத்தத்திற்கு தயாராகக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ராஜ்ய ரீதியாக பஞ்சாலைத் தொழிலாளர்கள் அனைவரும் ஒன்று சேர்ந்து போராட்டம் நடத்தக்கூடிய நான் வேகமாக சமீபித்துக் கொண்டிருக்கிறது. கடந்த மூன்று ஆண்டுகளுக்கு மேல் சம்பள போர்டின் சிபாரிசுகளை முதலாளிகளின் அனுசரிக்கமாட்டோம் என்று சொல்லிக் கொண்டிருக்கின்ற பிடிவாதமான மனப்போக்கு காரணமாக, போராட்டத்தில் இறங்குவதைத் தவிர வேறு எந்த வழியும் தொழிலாளர்களுக்கு தெரியவில்லை. பல இடங்களில் தொழிற்சங்கங்கள் தங்கள் கூட்டங்களை கூட்டி முடிவு செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். இந்த நேரத்தில் ராஜ்ய சர்க்கார் என்ன செய்ய வேண்டும். ராஜ்ய சர்க்கார் எந்த விதமான கொள்கையைக் கடைபிடிக்க வேண்டும் என்பதைப்பற்றி மட்டும் இரண்டொரு வார்த்தைகளைச் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். இப்போது இருக்கின்ற நிலைமையில், நமது தொழில் அமைச்சர் அவர்கள் இந்த போராட்டத்தை ஆதரித்து விட முடியாது. ஆதரிக்கவும் மாட்டார்கள் என்பது தெரியும். அவரால் அவ்விதம் செய்து கொள்ள முடியாத அளவுக்கு அவர் சிக்கலில் இருந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். நான் கேட்டுக் கொள்வது இந்த ராஜ்ய சர்க்கார் இதில் நடுநிலைமையாக இருந்து விட்டால் போதும். ராஜ்ய சர்க்காரும் சரி, தொழிலாளர்கள் இலாகாவாய் இருந்தாலும் சரி, நடு நிலைமையாக இருந்து விட்டால் போதாமானது. ராஜ்ய சர்க்காரின் நடுநிலைமை கொள்கையை போதுமானது. நாட்டிலே உற்பத்தி செய்வது குறையுமே என்று ஒன்றும் சொல்லாமல் நடுநிலைமையாக இருந்து விட்டால் போதும். இவ்விதம் உற்பத்தி குறைகிறது என்பதில் ராஜ்ய சர்க்காருக்கு அக்கரை இருந்தால் ஆலைகளை மூடிவிடுவோம் என்று எச்சரிக்கை செய்யும் முதலாளிகளை, அவர்கள் நாயணமாக ஏற்றுக் கொண்டிருக்கிற சம்பளக் கமிஷன் சிபாரிசுகளை ஏற்றுக்கொள்ள நிர்ப்பந்தம் செய்யப்படும். ஆகவே ராஜ்ய சர்க்கார் இதில் தலையிடாமல் போலீசாரை ஈடுபடுத்தாமல், போலீசாரை அனுப்பாமல் இருந்தால் போதும். அப்போது நிச்சயமாக அமைதியான முறையில் வேலை நிறுத்தம் நடக்கும் எந்த இடத்தில் எல்லாம் தொழிலாளர்கள் வேலை நிறுத்தம் செய்கிறார்களோ அந்த இடத்திற்கு போலீசாரை அனுப்பாமல் விட்டுவிடுங்கள். அமைதிக்குப் பங்கம் வராதபடி நாங்கள் பார்த்துக் கொள்ளுகிறோம். அமைதியைப் பாதுகாக்க பல கட்சித் தலைவர்கள் தயாராயிருக்கின்றனர். தொழிற்சங்கங்கள் தயாராயிருக்கின்றன. அமைதியைப் பாதுகாக்கும் ராஜ்ய சர்க்காரின் பொறுப்பை, தொழில் பகுதியைப் பொறுத்த வரையிலும் நாங்கள் ஏற்றுக் கொள்ளுகிறோம். அதில் குறைபாடு வந்தால் முதலில் எங்களைப் பிடித்துப் போடுங்கள். ஆனால் அப்படி எதுவும் நேரிடும் வரையில் போலீசாரை அனுப்பாதீர்கள் என்று நான் சர்க்காரைக் கேட்டுக்கொள்வேன். அப்படிப்பட்ட நிலைமை இருக்கட்டும், பார்ப்போம் : இந்த சம்பள போர்டு சிபார்சு நிறைவேறுகிறதா, இல்லையா என்பதைப் பார்ப்போம். முதலாளிகள் விடுத்திருக்கும் அறைகூவலை தொழிலாளி வர்க்கம் மிகவும் பணிவோடு ஆனால் உறுதியோடு ஏற்றுக் கொள்கிறது என்பதை இந்த நேரத்தில் சொல்கிறேன். இன்று தொழிலாளர் இலாகா எந்த அளவுக்கு தொழிலாளர்களுக்கு நன்மை புரியும் வகையில் பணி புரிகிறதோ, அந்த அளவுக்குப் பணி புரிய, இந்த நாட்டில், ஒரு சிறு பகுதி தவறுகிறது.

21st April 1960]

[Sri P. S. Chinnadurai]

தொழிலாளர் இலாகா ஓரளவுக்காகவாவது தொழிலாளர்களுக்கு நன்மை புரிய வேண்டுமென்ற எண்ணத்துடன் பணிபுரிகிறது. அதை உணர்ந்து அந்த அளவுக்கு பணி புரியக் கூட அந்தச் சிறு பகுதி தவறுகிறது. இதற்குக் காரணம் அந்தச் சிறு பகுதிக்கு போதிய பரிசீலனம் இல்லாத்ததுதான் என்று கூறுவேன். அந்தப் பகுதி இங்கே இருக்கும் லேபர் கோர்ட்டுகள் தான். லேபர் கோர்ட்டு நீதிபதிகள் தொழிலாளர்களுடன் சம்பந்தமில்லாதவர்கள். அவர்கள் முதலாளித்துவ சமுதாயத்தில் ஊறிப் போனவர்கள். எனவே தொழிலாளர்களின் உணர்ச்சியைப் புரிந்து கொண்டு தொழிலாளர்களுக்கு சமுதாய நீதி வழங்க வேண்டுமென்ற நோக்கத்துடன் செயலாற்றுவது அவர்களுக்குக் கடினமாக இருக்கிறது. அவர்கள் ஸெஷன்ஸ் ஜட்ஜுகளாகவும், முன்சீபுகளாகவும் இருந்தவர்கள். எனவே அவர்கள் வேறு கண்ணோட்டத்தில், கலப்பப் பொருளாதாரக் கண்ணோட்டத்துடன் தொழிலாளர்கள் பிரச்சனைகளைக் காண்கிறார்கள். இதன் காரணமாக என்ன நேரிடுகிறது? தொழிலாளர்களுக்கு நீதி கிடைப்பதற்கு பதிலாக அநீதி கிடைக்கிறது. அவர்கள் விரும்பி இந்த முறையில் தீர்ப்பு அளிக்கிறார்கள் என்று நான் சொல்லவில்லை. தங்கள் வாழ்வில் வேறு சமூகத்தில் பழக்கப்பட்ட தோஷத்தினால் அவ்வாறு செய்கிறார்கள். ஆகவே அரசாங்கத்தினிடம் கோருகிறேன் : லேபர் கோர்ட்டுக்கு நீதிபதிகள் நியமிக்கும் போது, நல்லவர்களை, சமுதாய ரீதியில், தேர்ந்தவர்களை, சமுதாயத்தோடு ஒட்டிப் பழகியவர்களை நீதிபதிகளாக நியமியுங்கள். ஆனால் நல்ல வேளையாக இப்போது ராஜ்ய இண்டஸ்ட்ரியல் டிரிப்யூனல் தேர்ச்சி பெற்றதாக, சமூக நீதி வழங்கக்கூடியதாக இருக்கிறது என்று சொல்வேன். அது அளிக்கும் தீர்ப்புகள் சமூகத்திற்கு விரோதமானதாக இருக்கக் கூடுமானாலும், அது நேர்மையுடன் தீர்ப்புகளை வழங்குகிறது என்பதை நாங்கள் உணரமுடிகிறது. அப்படிப்பட்ட நிலையில் லேபர் கோர்ட்டுகள் இருக்க வேண்டும். இல்லாவிட்டால் தொழிலாளர்களுக்கு விமோசனமே இல்லை. இப்போதிருக்கும் நிலைமையில் கூட லேபர் கோர்ட்டுகளிடமிருந்து தொழிலாளர்களுக்கு நன்மையளிக்கும் தீர்ப்புகளை எதிர்பார்க்க முடியாது.

DEPUTY SPEAKER : The hon. Member has got two more minutes.

SRI P. S. CHINNADURAI : கனம் அமைச்சரின் நேரத்தில் 5 நிமிஷங்கள் எடுத்துக்கொண்டு பேச விரும்புகிறேன். ஏனென்றால் நான் சொல்லும் விஷயங்கள் தொழிலாளர் இலாகாவுக்குப் பெரிதும் பயன்படும் என்று நினைக்கிறேன்.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : I have no objection to give him five more minutes.

SRI P. S. CHINNADURAI : தொழில் கோர்ட்டு நீதிபதிகளாக இருந்து உத்தியோகத்திலிருந்து விலகுபவர்கள் தனிப்பட்ட முதலாளிகளிடம் மீண்டும் வேலைக்கு அமருவது என்ற பழக்கம் ஏற்பட்டுவிட்டது. வேறு ராஜ்யங்களில் எப்படி இருந்தாலும், நம் ராஜ்யத்தில் இந்தப்பழக்கம் இருக்கக் கூடாது. இந்தப் பழக்கம் இருந்தால் தொழில் இலாகா நன்றாகப் பணி புரிய முடியாத நிலை ஏற்படும். எனவே தொழில் இலாகாவிலிருந்தோ தொழில் கோர்ட்டுகளிலிருந்தோ பதவியிலிருந்து நீங்குபவர்கள் எத்தக்காரணத்தாலும் தாங்கள் ஆயுளில் ஒருபோதும் தனிப்பட்டவர்களின் கீழோ தனிப்பட்ட கம்பனிகளிலோ வேலைக்கு அமரும் நிலை இருக்கக் கூடாது. அவர்கள் அப்படியே வேலைக்கு அமர்ந்தால் அது தொழில் இலாகாவில் நாணயமற்ற தன்மையைப் புகுத்தும். தொழில் இலாகாவில் நாணயமற்ற நிலை உண்டாவதற்கு நாம் சற்றும் இடம் கொடுக்கக்கூடாது. மேலும் அட்வகேட் ஜெனரல், முதலாளிகளுக்கும் தொழிலாளிகளுக்கும் மத்தியில் நடக்கும் கேஸ்களில் தொழிலாளிகளுக்கு எதிராக ஆஜராகும் கெட்ட பழக்கம் நீங்க வேண்டும். ஏனென்றால் அவர் அவ்வாறு ஆஜராவது தொழிலாளர்களைப் பாதிக்கும். அட்வகேட் ஜெனரலுக்கும் சர்க்காருக்கும் இடையே எப்படிப்பட்ட நிபந்தனைகள் இருந்தபோதிலும், அட்வகேட் ஜெனரல் வேறு எந்த வகையில் சுதந்திரமாக இயங்கினாலும் தொழில் கோர்ட்டுகளோ தொழில்

[Sri P. S. Chinnadurai]

[21st April 1960]

மன்றங்களோ சர்க்கார் சார்ப்பாக பிரதிவாதியாக இருக்கும் கேஸ்களில், பேருக்காவது பிரதிவாதியாக இருக்கும் கேஸ்களில் அவர் ஆஜராகும் கெட்ட பழக்கம் நீங்கியே ஆக வேண்டும் என்று சொல்லிக் கொள்ளுகின்றேன்.

தோட்டத் தொழிலாளர்கள் சம்பந்தப்பட்ட வரையில், சம்பள போர்டு வேண்டாம் என்பதுதான் தோட்டத் தொழிலாளர்களின் எண்ணம். ஏனென்றால், சம்பளக் கோர்ட்டுகள் கொடுக்கும் தீர்ப்புகளை முதலாளிகள் அமல் நடத்தாவிட்டால், சர்க்கார் நேரடிப் பேச்சுவார்த்தை நடத்த வேண்டியிருக்கிறது. எனவே நேரடியாகப் பேச்சு வார்த்தையை முதலிலேயே துவக்குவோம். சம்பளக் போர்டு வேண்டாம் என்று லேபர் அட்வைசரி போர்டில் சொன்னோம். சம்பள போர்டை அமைக்க வேண்டுமென்று மத்திய சர்க்கார் சொல்லுகிறார்கள் என்றால், அது கூடாது, அது தவறு என்று அவர்களிடம் ராஜ்ய சர்க்கார் எடுத்துச் சொல்லவேண்டும்; மத்திய சர்க்காருடன் அவர்கள் போராட வேண்டும். தோட்டத்தொழிலாளர்களைப் பொறுத்த வரையில், சம்பள போர்டு தேவையில்லை. அதற்குப் பதிலாக உடனடியாகப் பலன் தரும் ஏற்பாட்டுக்கு வழி செய்யும் முறையில் ஒரு நெகோஷியேடிங் பாடியையோ கன்ஸிலியேடரி பாடியையோ அமைக்க வேண்டுமென்று நம் அரசாங்கத்தைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

நமது ராஜ்யத்தில் சலவைத் தொழிலாளர்கள் பல்லாயிரக் கணக்கில் இருக்கிறார்கள். அவர்கள் தனித் தனியாகக் சிதறிக் கிடக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு வாழ்க்கை வசதிகள் இல்லை. அவர்களுடைய கூலி விகிதங்கள் நகரத்திற்கு நகரம், கிராமத்திற்கு கிராமம் வேறுபட்டிருக்கின்றன. அவர்களுடைய இந்தப் பிரச்சினையெல்லாம் கவனித்து அவர்களுக்கு நன்மைகள் செய்ய வேண்டுமென்று நம் அரசாங்கத்தைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். அவர்களுக்கு வீட்டு வசதிகளுக்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்றும் அரசாங்கத்தைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

தொழிலாளர்கள் சம்பந்தமான வழக்குகள் ஹைக்கோர்ட்டிலும் ஸூப்ரீம் கோர்ட்டிலும் நடக்கும்போது தொழிற்சங்கங்களுக்கு சர்க்கார் இலவசமாக வக்கீல் உதவி அளிக்க வேண்டும் என்ற கோரிக்கை நெடுங்காலமாக வற்புறுத்தப்பட்டு வருகிறது. இந்தச் சபையில் கூட அது பற்றி இரண்டு, மூன்று தடவை விவாதிக்கப்பட்டிருக்கிறது. தொழிற் சங்கங்களுக்கு அந்த உதவியை அளிக்க வேண்டுமென்று சர்க்காரைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

நான் இன்னும் எவ்வளவோ பேச விரும்பினாலும், பேச அவகாசம் இல்லாததால் இன்னும் சிறிது நேரத்திற்குள் முடித்துக் கொள்கிறேன். இந்த சபையில் இன்னும் எத்தனையோ தடவை எனக்குப் பேச சந்தர்ப்பம் கிடைக்கும். தவிரவும் ஸ்டேட் லேபர் அட்வைசரி போர்டில் நான் பேசிக் கொள்ள முடியும். தொழிலாளர்கள் விஷயத்தில் இச் சர்க்கார் நிலையான நல்ல கொள்கையை உருவாக்கி அனுஷ்டித்தாக வேண்டும். இந்தச் சர்க்கார் அதைச் செய்யும் வரையில் இந்த ராஜ்யத்தில் இருக்கும் தொழிலாளர்கள் தங்கள் பிரச்சினைகளுக்கு நல்ல நிலையான பரிகாரத்தை எதிர்பார்க்க முடியாது. எனவே தொழிலாளர்கள் விஷயத்தில் நல்ல கொள்கையை உருவாக்கி அதை உறுதியுடன் கடைபிடிக்க வேண்டுமென்று சர்க்காரைக் கேட்டுக் கொண்டு என் வார்த்தையை முடித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

SRI N. MAHALINGAM: கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, கனம் அங்கத்தினர் ஸ்ரீ சின்னதுரை பேசியபோது, நான் ஏதோ எச்சரிக்கை விடுத்ததாகவும், அந்த எச்சரிக்கையை அவர் சவாலாக ஏற்றுக் கொள்வதாகவும் குறிப்பிட்டார். நான் இந்த சபையில் பேசுகிறபோது, விஷயங்கள் எனக்குத் தெரிந்தவரையில், பொருளாதாரக் கண்ணோட்டத்துடன் என் எண்ணங்களை சட்ட சபை அங்கத்தினர் என்ற முறையில் சொல்

21st April 1960]

[Sri N. Mahalingam]

கிறேனே தவிர, தென்னிந்திய ஆலைகள் சங்கத்தின் சார்பாக பேசவில்லை என்றும், அச்சங்கத்தின் சார்பாகப் பேசுவதற்கு அதன் தலைவர்கள் தனியாக இருக்கிறார்கள் என்றும் சொல்லிக் கொள்கிறேன்.

* **THE HON. SRI R. VENKATARAMAN:** கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த விவாதத்தில் பங்கெடுத்துக் கொண்டோர் எல்லோரும் சிறந்த தொழிற்சங்கத் தலைவர்கள். சொந்த முறையில் எல்லாப் பிரச்சனைகளிலும் அனுபவம் வாய்ந்தவர்கள். அவரவர்களுக்கு என்னென்ன பிரச்சனைகளிலே தங்களுடைய அனுபவம் நடைமுறையில் காணப்பட்டனவோ அவற்றையெல்லாம் பொதுக் கொள்கையாக வர்ணித்து விளக்கிப் பேசி இருக்கிறார்கள். இன்றைக்கு ராஜ்ய சர்க்காருக்கு ஒரு நிரந்தரமானத் தொழில் கொள்கை இல்லையென்ற குற்றச் சாட்டைத்தான் பொதுவாக கனம் சின்னதரையவர்களும், பக்கிசிசாமி பிள்ளையவர்களும் மற்றவர்களும் சொன்னார்கள். ராஜ்ய சர்க்காருடைய தொழிற் கொள்கை என்ன என்பதைப் பற்றி அடிக்கடி முன்பே சொல்லியிருந்தாலும் மீண்டும் இப்போது திருப்பிச் சொல்ல வேண்டிய அவசியம் ஏற்பட்டிருக்கிறது என்பதுபற்றி நான் சற்று ஆச்சரியப்படுகிறேன். ராஜ்ய சர்க்கார் நியாயமான முறையில் தொழிலாளர்களுடைய குறைகளைத் தீர்த்து வைப்பதற்காக சர்க்காருடைய நிர்வாக அதிகாரிகள், சட்டங்கள் ஆகியவற்றை யெல்லாம் பயன்படுத்தி தொழிலில் அமைதியைக் காக்க முயற்சி செய்கிறது. ராஜ்ய சர்க்கார் இந்த தொழில் அமைதியைக் காப்பதற்காக எந்த ஒரு கட்சியையோ, பக்கத்தையோ சார்ந்திருப்பது கிடையாது. பொதுவாக, பல்வேறுமையையும் சக்தி இல்லாதவர்களாகவும் இருக்கக்கூடிய தொழிலாளர்களுடைய குறைகளைத் தீர்க்க சற்று அதிகமான கவனம் செலுத்தி வருகிறது என்பதுதான் நாம் வகுத்துக்கொண்ட கொள்கை. அந்த அடிப்படையில் ஏதாவது தவறு ஏற்பட்டிருக்கிறதா என்பதைப் பார்க்க வேண்டும். சங்கங்கள் வைத்துக் கொள்ள முடியாமல் நேரடியான போராட்டங்களையோ, நடவடிக்கையையோ நடத்த முடியாமல் இருக்கும் தொழிலாளர்களுக்குக் குறைந்தபட்ச கூலி சட்டத்தை இயற்றி அதன் மூலம் அவர்களுக்கு ஊதிய நிர்ணயம் செய்து அதை சர்க்கார் வைத்திருக்கும் அதிகாரிகளின் மூலமாக அமல் நடத்துகிறோம். இது எல்லாத் தொழிலாளர்களுக்கும் செய்வதில்லை; செய்ய வேண்டிய அவசியமும் இல்லை. செய்யவும் கூடாது. எந்தத் தொழிலாளர்கள் தங்களுக்கென்று தொழிற் சங்கம் இல்லாமல் பவ்லீனர் களாக இருக்கிறார்களோ அவர்களுக்காகத்தான் இந்த மாதிரிச் சட்டம் செய்ய வேண்டும்; இந்த முறையைக் கடைபிடிக்க வேண்டும். அவ்வாறு பார்க்கும் போது பல்வேறு தொழில்களில் ஈடுபட்டுள்ள தொழிலாளர்களுக்குக் குறைந்தபட்ச கூலி சட்டத்தை அமைத்து அவர்களுடைய குறைபாடுகளை நீக்க முயற்சி எடுத்துக் கொள்கிறோம். ஆனால் சட்டம் இயற்றியவுடன் தானாகவே அமல் நடந்து விடும் என்று யாராவது நினைப்பார்களே யானால் அவர்களுக்கு இந்தத் துறையில் அனுபவம் குறைவு என்றுதான் சொல்ல வேண்டும். கிரிமினல் சட்டத்தில் கூட, இந்தியன் பீஸ்ல கோடு சட்டத்தின்படி கூட, யாராவது என்னை வந்து அடித்து விட்டா என்பதற்காக நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்றால் நான் மாஜிஸ்ட்ரேட் கோர்ட்டில் போய்ப் புகார் கொடுத்தால்தான் விசாரணை செய்வார்கள். அடியை வாங்கிக் கொண்டு கீழே உட்கார்ந்து கொண்டு அலறிக் கொண்டிருந்தால் நிச்சயமாக எந்த வித நிவாரணமும் கிடைக்காது. சர்க்கார் எந்த விதமான குறைந்த பட்சக் கூலியை நிர்ணயம் செய்தாலும், நிர்வாக அதிகாரிகளை நியமித்தாலும் அதற்கென்று இருக்கக்கூடிய தொழிற்சங்கங்கள் தங்கள் கடமையை உணர்ந்து எந்தெந்த இடங்களில் அந்தச் சட்டம் அமலாக்கப்பட வேண்டுமோ அங்கெல்லாம் நேரடியாகச் சென்று கண்காணித்து புகார் கொடுத்தால்தான் சட்டத்தை அமல்நடத்த முடியும். சட்ட சபையில் வந்து அமல் நடத்தப்படவில்லையே என்று சொல்வதிலும் மேடைகளில் ஏறி ஏராளமாகப் பேசுவதாலும் ஒன்றும் பயன் ஏற்படாது. சர்க்காருக்கு என்னென்ன இடத்தில் என்னென்ன நடக்கிறது என்று பார்க்க “எக்ஸ்ட்ர ஐஸ்” கிடைப்பாது. சர்க்காருக்கு இதைப்பற்றிய தகவல்களைக் கொடுத்தால்தான் வேண்டிய நடவடிக்கைகளை எடுத்துக்கொள்ளமுடியும். தொழிற் சங்கங்களின் குறைபாட்டை மறைக்க இந்த சர்க்காரிடம் தொழில் கொள்கை இல்லை

[Sri R. Venkataraman]

[21st April 1960]

யென்று சொல்லுகிறார்கள். தொழிலாளர்கள் பற்றி நிரந்தரமான கொள்ளை இல்லையென்று சொல்கிற கனம் சின்னதுரை அவர்களைச் சிந்தித்துப் பார்க்கும்படி கேட்டுக் கொள்கிறேன். ஆனால் பலம் பொருந்திய தொழிற் சங்கங்கள் இருக்கும் இடங்களில் எல்லாம் பாக்டரி சட்டம், ஓர்க் மென்ஸ் காம்ப்ன்சேஷன் ஆக்ட் ஆகியவையெல்லாம் நல்ல முறையில் அமல் நடத்தப்பட்டிருக்கின்றன. கனம் சின்னதுரை அவர்களே வாங்கிக் கொடுத்திருக்கிறார்களா இல்லையா? ஆகவே, தொழிற் சங்கத்தின் குறை பாட்டை மறைக்க சர்க்காருடைய குறை என்று சொல்ல முடியாது. இந்த மாதிரிக் குறைப்பாடுகள் ஏற்படாமல் இருக்க தொழிற்சங்க வாதிடக் முயற்சி எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும்.

விவசாயக் கூலிகளுக்குக் குறைந்த பட்சக் கூலியை நிர்ணயிக்க ஏன் கமிட்டிகள் போடப்படவில்லையென்று திரு. அண்ணாமலையவர்கள் கேட்டார்கள். கமிட்டி போட வேண்டுமென்றால் தொழிலாளர்கள் பிரதிநிதிகள் வேண்டும். முதலாளிகள் பிரதிநிதிகள் வேண்டும். மிராசுதார்கள் சங்கம் என்று ராஜ்யம் பூராவும் இருக்கிறதா? அதே போன்று விவசாயத் தொழிலாளர்கள் சங்கம் என்று ஜில்லா பூராவும் நல்ல சங்கங்கள் இருக்கின்றனவா? ராஜ்யம் பூராவும் அந்த மாதிரிச் சங்கங்கள் இல்லாத காரணத்தால் யாராவது ஒருவரைக் கமிட்டியில் போட்டால் அவர்களுக்குத் தங்கள் ஜில்லா, தங்கள் கிராமம் தவிர வேறு விவரங்கள் சரிவரத் தெரியா திருக்கும் காரணத்தால் சர்க்கார் நோடிபிகேஷன் செய்து எல்லோரையும் அப்ஜக்ட்ஷன் கேட்டோம். தொழிற்சங்கங்கள் இல்லாத இடங்களில் மினிம்ம் வேஜஸ் நிர்ணயிப்பதற்காக கமிட்டி போட்டு அந்தக் கமிட்டியில் இருப்பவர்களுக்குத் தொழில் பற்றிய விவரங்கள் தெரியாமல் இருந்தால் அதனால் தொழிலாளர்களுக்கும் நன்மை இல்லை; தொழில் நடத்துபவர்களுக்கும் தீமையளிக்கும் நிலைதான் உருவாகும். இன்றைக்கு இருக்கக்கூடிய குறை பாடுகள் சட்டத்தை அமல் நடத்துவதில் இருந்தால் ராஜ்ய சர்க்காருக்கு அதை அமல் நடத்தக் கூடாது என்ற எண்ணத்தினால் அல்ல, அமல் நடத்துவதில் பின் தங்கியிருக்க வேண்டுமென்ற நோக்கத்தினால் அல்ல. அதற்குக் காரணம் நடைமுறையில் நல்ல தொழிற்சங்கங்கள் இல்லாத காரணத்தான் என்பதைக் கூற விரும்புகிறேன்.

முதலாவது சொல்கின்ற ஒரு பெரிய குற்றச்சாட்டை, சர்க்காருக்கு ஒரு நிரந்தரமான தொழில் கொள்கை இல்லையென்பதை நான் ஏற்க மறுக்கிறேன். இதற்கு மாறாக நண்பர் பழனிசாமி அவர்கள் சொன்னார்கள். அவர் பேசும்போதெல்லாம் அவர் ஒரு சமுதாய அமைப்பை மனதில் நினைத்துக்கொண்டு பேசுகிறார். அவர் நினைத்துக் கொண்டிருக்கும் சமுதாய அடிப்படையில் அவர் சொல்வது சரி. இன்றைக்கு இங்கே இருக்கும் சமுதாய அமைப்பில் சரியல்ல. அவர்கள் நினைத்துக் கொண்டிருக்கும் சமுதாய அமைப்பில் சர்க்காருக்கு எல்லா உரிமையும் உண்டு. சர்க்கார் தான் எல்லாத் தொழில்களையும் நடத்தும். பள்ளிக்கூடங்களில் இருக்கும் போதே அவர்களுக்கு என்னென்ன தொழில்களில் பயிற்சி அளிக்க வேண்டுமென்று நிர்ணயம் செய்யும். எல்லா விதமான வாழ்க்கையின் அம்சங்களையும் தங்கள் கையில் வைத்துக் கொண்டு நிர்வாகம் செய்யும் சமுதாயத்தில் அவர்கள் சொல்லும் கொள்கையை நிறைவேற்ற முடியும். இன்றைக்குத் தொழிலாளர்கள் தங்களுடைய உரிமைகளுக்காகப் போராடவும், முதலாளிகள் தங்களுடைய லாபத்திற்காகத் தொழில்களை ஆரம்பிக்கவும் அனுமதி இருக்கும் சமுதாய அமைப்பில் சர்க்காரே எல்லாக் காரியங்களையும் செய்ய வேண்டுமென்று சொன்னால் இப்போதிருக்கும் சமுதாய அமைப்பையே மாற்றி எல்லாவற்றையும் சர்க்காரே எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமே தவிர வேரல்ல. இரு தரப்பும் இன்றைக்கு அவசியமாக இருக்கிறது. தொழிலாளர்கள் இல்லாமல் தொழில் வளர்ச்சி அடைய முடியாது. இன்றைக்கு மூலதனம் இல்லாமல் தொழில் ஏற்படாது. திறமை வாய்ந்த தொழிலாளிகளாக இருக்க சிறந்த கருவிகள் வேண்டும். அப்போதுதான் ஊதியத்தைப் பெருக்கிக் கொள்ள முடியும். மேல்நாடுகளில் அதிகமாகக் கூலி பெறுகிறார்கள் என்றால் அதற்கு முக்கியமான காரணம் சிறந்த தொழில் நுட்ப இயந்திரங்கள் அவர்களிடத்திலே இருப்

21st April 1960]

[Sri R. Venkataraman]

பதுதான். ஆகவே, அங்கு இங்கே உற்பத்தி செய்வது போல் பத்து மடங்கு அதிகமாக உற்பத்தி செய்ய முடியும். இன்றைக்கு இருக்கும் சமுதாய அடிப்படையில் நல்ல முதல் வேண்டும். நல்ல முதல் போட்டு தொழில் களை நடத்தும் நபர்கள் வேண்டும். சிறந்த தொழிலாளர்கள் வேண்டும். அந்தத் துறையில் படித்தவர்கள் இருக்க வேண்டும். அவ்வாறு இருந்தால் தான் நம்முடைய சமுதாயத்தில் பெரிய திட்டத்தைக் காண முடியும் அவ்வாறு வருகிறபோது நிச்சயமாக முரண்பாடு இருக்கத்தான் செய்யும். இந்த விதமான சமுதாய அடிப்படையை எந்த எந்த நாடுகள் ஏற்றுக் கொண்டிருக்கின்றனவோ, அந்த நாடுகள் எல்லாவற்றிலும் நிச்சயமாக தொழிலாளர்-முதலாளிகள் முரண்பாடு இல்லாமல் இருக்காது. தொழிலாளி-முதலாளி முரண்பாடு இல்லையென்றால், ஒன்று—எல்லா சர்வாதிகாரமும் சர்க்காரிடத்திலேயே இருக்கும் அரசாங்கமாக இருக்கவேண்டும்; அல்லது, எல்லா சர்வாதிகாரமும் தனிப்பட்ட நபர்களிடத்தில் இருக்கக் கூடிய கார்டிலிஸ்ட் டிக்டேட்டர்ஷிப் அமைப்பாக இருக்க வேண்டும். அப்பொழுது தொழில் தகராறே இருக்காது. கம்யூனிச அமைப்பாக இருந்தாலும் தொழில் தகராறு இருக்காது. 'காபிடல் டிக்டேட்டர்ஷிப்' பாக இருந்தாலும் தொழில் தகராறு இருக்காது. இன்றைக்கு நியாயமான 'டெம்கராடிக் ஸ்டேட்-அப்' என்று சொல்கிற முறையிலே, ஜனநாயக முறையில் இருக்கும் இடங்களில் எல்லாம் தொழில் தகராறு இருக்கும். இன்றைக்கு ஒவ்வொரு துறையிலும் இருக்கும் தொழிலாளர்கள் அதிகமாகக் கூலி வசதி பெறவேண்டுமென்று நினைப்பது நியாயம். அதைப் போல, முதலாளிகள், தங்களுக்கு அதிகமாக லாபம் கிடைக்கவேண்டும் என்று நினைப்பதும் நியாயம். அந்த இரண்டு பேருக்கும் சமரசமான நிலைமை ஏற்படவேண்டுமென்றால், இருதரப்பாரும், அவர்கள் தங்கள் தங்கள் கோரிக்கைகளை வைத்து பேரம் பேசித்தான் முடிப்பார்கள். ஆகையால் தான் ஜனநாயக அடிப்படையில் கூட்டுப் பேர ஒப்பந்தத் (கலெக்டிவ் பாக்டெயினிங்) தில் ஒன்றுக்கொன்று இணை பிரியாமல் இருக்கக்கூடியது. ஜனநாயக அடிப்படையில் கூட்டுப் பேர ஒப்பந்தம் நம்முடைய நாட்டில் வளரவேண்டும் என்பதுதான் நம்முடைய சர்க்காரின் கொள்கை.

சென்ற ஆண்டைவிட இந்த ஆண்டில் வேலை நிறுத்தம் அதிகமாகப்போய் விட்டது என்று சர்க்கார் மீது குற்றம் சாட்டிச் சொல்லப்பட்டது. என்னைப் பொறுத்தவரையில் சொல்வேன்—வேலை நிறுத்தம் அதிகமாக இருக்கிறது என்றால், தொழிலாளர்கள் தங்களுடைய உரிமைகளை அதிகமாகக் கேட்கிறார்கள் என்று தான் ஆகுமே தவிர, சர்க்கார் மீது எப்படிக் குற்றச் சாட்டு ஆகும்? தொழிலாளர்கள் கிடைத்த கூலியை வாங்கிக்கொண்டு சும்மா இருக்கவேண்டுமென்று சொல்கிறார்களா? தொழில் தகராறு அதிகமாகப் போகிறது என்பது எப்படிக் குற்றச்சாட்டு ஆகும்? முதலாளிகள் என்றால், தொழிலாளர்கள் கேட்டதை யெல்லாம் கொடுத்து விடுவார்கள், கொடுத்துவிடவேண்டும் என்று சொல்கிறார்களா? அதை அடிப்படையாக வைத்து நாங்கள் தொழில் கொள்கையை நிர்ணயித்துக் கொண்டிருக்கிறோம் என்று சொல்கிறார்களா?

சென்ற ஆண்டில் நடந்த தொழில் தகராறைப் பார்த்தால், 11 லட்சம் 'man days'—ஐ நாம் இழந்திருக்கிறோம். அதில் 7 லட்சத்து 70 ஆயிரம் மனித நாட்கள் மதுரை மில்லில் ஏற்பட்ட வேலை நிறுத்தம் ஒன்றினால் மாதிரும் இழந்தோம். மூன்றரை லட்சம் நாட்கள் தான் தொழில் தகராறுகள், மற்ற தகராறுகள் காரணமாக இந்த ராஜ்யம் பூராவும் இழக்க நேரிட்டிருக்கிறது. இந்த அடிப்படையை நீங்கள் பார்த்தால், நிச்சயமாக இன்றைக்கு நேரடியான சமரசம் வலுத்து வருகிறது, கூட்டுப் பேர ஒப்பந்தம் அதிகரித்துக் கொண்டிருக்கிறது, தொழிலாளர்கள் தங்களுடைய குறைகளைத் தெரிவிப்பதைச் சர்க்கார் மனப்பூர்வமாக நன்றாக ஏற்றுக்கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதெல்லாம் இது தெளிவாக எடுத்துக்காட்டுகிறது.

மதுரை மில்ஸ் சம்பந்தமாக ஏன் இந்த விதமான நிலைமை ஏற்பட்டது? ஏழு லட்சம் 70 ஆயிரம் நாட்கள் இழக்கும்படியான அளவுக்கு வேலை நிறுத்தம் அங்கு நடக்கும்படியான நிலைமை ஏற்பட்டதற்குக் காரணம் என்ன என்பதை நன்றாகத் தெரிந்து கொள்ள வேண்டும். வேலைப்

[Sri R. Venkataraman]

[21st April 1960]

பஸ் என்பதைச் சாதாரணமாக மத்தியஸ்தர்கள் தீர்க்க முடியாது. வேலை பஸ் என்பதை முதலாளிகள், தொழிலாளிகள் இரண்டு பேரும் தான் தீர்த்துக்கொள்ள வேண்டும். இரண்டு பேரும் தீர்த்துக்கொள்ளுவதில் பிடிவாதமாக இருந்தால் வேலை நிறுத்தம் ஏற்படத்தான் செய்யும். அதன் மூலமாக மனித நாட்களை இழக்கத்தான் நேரிடும். அவ்வாறு இழப்பது தவறு என்று நான் நினைக்கவில்லை. முதலில் இழந்தால் கூட அவர்கள் கடைசியில் இருவரும் ஒன்றாக ஒப்பந்தம் செய்துகொள்ளுகிறார்கள். அதன் மூலம், பல சமயங்களில் நல்ல முக்கியமான அடிப்படையான ஒப்பந்தங்கள் ஏற்படுகிறது; எந்தவிதமான மனக் கசப்பும் இருக்காது. மூன்றாவது மனிதரைக் கூப்பிட்டு, 'வேலைப் பஸ்வை நீங்கள் நிர்ணயம் செய்யவேண்டும்' என்று சொல்லி அந்த அனுபவத்தையும் நாம் பார்க்காது அல்ல. நம்முடைய நடைமுறையில் வழக்கத்தில் இதற்கு முன்னால் இருந்த கோர்ட்டுத் தீர்ப்புக்கள் எவ்வளவு பாதகம் விளைவித்திருக்கிறது என்று தொழிலாளர்களும் முதலாளிகளும் உணர்ந்திருக்கிறார்கள். ஆகவே, வேலை நிறுத்தம் அதிகமாகப் போய்விட்டது என்பதைக் குறையாக நான் எடுத்துக் கொள்ளவில்லை. அவ்வாறு இருப்பது தான் இன்றைக்கு உண்மையிலேயே தொழிலாளர்கள் தங்களுடைய உரிமைகளுக்காகப் போராடத் தயாராயிருக்கிறார்கள், அதைப் பெறுவதற்கும் தயாராயிருக்கிறார்கள் என்பதற்கு அறிகுறியாகும். ஆகவே, இதையும் ஒரு குற்றச்சாட்டாக எடுத்துக் கொள்ள முடியாது.

மூன்றாவதாக 'fatal accidents' அதிகமாகப் போய்விட்டது, இது பெரிய தவறு என்று சொன்னார்கள். 'பேட்ஸ் ஆக்ஸிடென்ட்ஸ்' அதிகமாகப் போவது என்றால், அதிலே இன்றைக்கு ஏற்பட்டிருக்கும் வளர்ச்சிக்கு அறிகுறி. புதிதாக, உண்மையிலேயே தொழிலாளர் வைக்கின்றோம் என்பதற்கு அறிகுறி. நான் மேல்நாடுகளுக்குச் சென்றிருந்தபோது, தொழிலாளர்களுக்குப் புதிதாகத் தொழில் பயிற்சி அளிப்பதைப்பற்றி ரசமான கதை சொன்னார்கள். அங்கே ஒரு புதுத் தொழிலாளியைக் கொண்டு போய் மிஷின்னடை விட்டு வேலை செய்யச் சொன்னார்கள். சொன்னவுடனே, அவருடைய ஒரு விரல் வெட்டுப்பட்டுப்போய் விட்டது. உடனே 'போர்மென்' வேகமாக வந்தார். 'எப்படி உன் விரல் வெட்டுப்பட்டுப்போய் விட்டது?' என்றார். இவர் மறுபடியும் வைத்தார். இன்னொரு விரலும் வெட்டுப்பட்டுப்போய்விட்டதாம். அந்த விதமாக இன்றைக்குப் புதிதாக தொழிலாளர்களைப் பெரிய இயந்திரங்களின் முன்னால் நாம் அதிகமாக வேலை செய்ய ஏற்பாடுகள் செய்கின்றோம். பயிற்சி போடுவது. அதற்கான பெரிய முயற்சிகள் செய்துகொண்டிருந்தாலும், இன்றைக்கு ஓரளவு 'ஆக்ஸிடென்ட்' அதிகமாக இருக்கிறது என்பதே புதிதாக இயந்திரங்கள் வைத்திருக்கிறோம், புதிதாக தொழிலாளர்கள் வந்திருக்கிறார்கள் என்பதை எடுத்துக்காட்டுகிறது. விபத்துக்களைக் குறைப்பதற்காக இன்றைக்கு பாக்கரி இன்ஸ்பெக்டர்ஷன் நாம் பலப்படுத்துகிறோம். பாக்கரி இன்ஸ்பெக்டர்ஷன் பலப்படுத்துவதற்கு என்ன செய்கிறோம் என்றால், தனியாக பாக்கரி இன்ஸ்பெக்டர்களை, நல்ல இன்ஜினீயரிங் பரீட்சையில் தேறியவர்களை, இதற்கு முன்னால் செய்துவந்த மற்ற வேலைகளைச் செய்யச் சொல்லாமல், பாக்கரி இன்ஸ்பெக்டர்ஷன் மாதிரியே செய்யவேண்டும் என்பதற்காக இலாகாவைப் பிரித்து இப்பொழுது புதிய முறையை நாம் அமுலுக்குக் கொண்டுவந்திருக்கிறோம். ஆகவே, விபத்துக்களை நாம் எந்த அளவுக்குக் குறைக்க முடியுமோ அந்த அளவுக்குக் குறைப்பதற்கான முயற்சிகளை, அதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கைகளை எடுத்தாய்விட்டது.

தனித்தனியாக சில குறைகளைப்பற்றிச் சொல்லப்பட்டது. 'கும்பகோணம் எலெக்ட்ரிசிட்டி கார்ப்பரேஷன், மெட்ராஸ் எலெக்ட்ரிசிட்டி போர்டு. இதில் எல்லாம் வேலை நிறுத்தம் நடந்தது' என்று சொன்னார்கள் வேலை நிறுத்தம் நடந்தது உண்மைதான். அது பற்றி சர்க்கார் என்ன செய்தது என்பதையும் நாம் தெரிந்துகொள்ள வேண்டும். 'சர்க்கார் இதற்காக எந்த முயற்சியும் எடுக்கவில்லை' என்று கனம் திரு. சின்னதுரை அவர்கள் குற்றச்சாட்டு சொல்வாரா என்று கேட்கிறேன். 'சென்ற ஆண்டு இதேவிதமாக வேலை நிறுத்த நோட்டீஸ் கொடுத்தவுடன், ராஜ்ய சர்க்கார் தலையிட்டு, அதற்காக ஒரு 'நெகோஷியேடிங்-கமிட்டி' போட்டு,

21st April 1960]

[Sri R. Venkataraman]

அந்தப் பிரச்சினையைத் தீர்த்தது. இந்த ஆண்டு மறுபடியும் அவர்கள் நோட்டீஸ் கொடுத்த பிறகு, நம் ராஜ்ய சர்க்காரில் இருக்கக்கூடிய கன்விலியேஷன் ஆபீசரை அவர்களிடத்தில் இதை விசாரணை செய்யும்படியாக அனுப்பியிருக்கிறோம். ஆகவே, கன்விலியேஷன் நடந்து கொண்டிருக்கும்போது, ஒரு “பப்ளிக் யுடிஸிடி” ஸ்தாபனம் ஆகையால் அங்கே வேலை நிறுத்தம் செய்யமாட்டார்கள் என்று நான் நம்புகிறேன். அந்தக் கன்விலியேஷனிலே நியாயமான முடிவு ஏற்படும் என்பதுதான் சர்க்காருடைய நம்பிக்கை. கன்விலியேஷன் ஆபீசர் என்னும்போது, நம்முடைய ராஜ்யத்திற்கே தொழில் கமிஷனராக இருக்கக்கூடியவரை, உயர்ந்த அதிகாரியை நாம் போட்டு, கவனிக்கும்படியாக ஏற்பாடு செய்திருப்பதால், இந்தப் பிரச்சனை தீர்ந்துவிடும் என்றுதான் நான் நம்புகிறேன். இந்தப் பிரச்சினையைத் தீர்ப்பதில் ராஜ்யசர்க்கார் அக்கறை எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறது. ஆகவே, சர்க்கார் இதில் ஏதாவது நடவடிக்கை எடுக்காவிட்டால்தான் குற்றச்சாட்டு ஆகுமே தவிர, தகராறு வந்ததே குற்றச்சாட்டு ஆகாது. அப்படியென்றால், தொழிற்சங்கத் தலைவர்கள் தங்கள் சங்கத்திற்குச் சொல்லிவிடலாம்—சர்க்கார் மீது குற்றம் சாட்டவேண்டுமென்றால் தகராறு எழுப்பங்கள்; இல்லே யென்றால் ஒருவரும் உங்கள் கோரிக்கையைக் கேட்கவேண்டாம் என்று சொல்லிவிடலாம். அது முறையாகாது. சர்க்கார் என்ன நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமோ அதை எடுத்திருக்கிறார்களா என்றுதான் பார்க்க வேண்டும். எந்த இடத்திலாவது அவ்வாறு எடுக்கவில்லை என்று சொல்ல முடியுமா என்று கேட்கிறேன்.

SRI N. K. PALANISAMI : கன்விலியேஷன் நடத்தி, 1959-ம் வருஷம் அக்டோபர் மாதத்திலேயே ரிப்போர்ட் அனுப்பியிருந்தும், இது வரையிலும் வெளியிடாமல் இருப்பதற்குக் காரணம் என்ன என்று நான் கேட்கிறேன்.

*** THE HON. SRI R. VENKATARAMAN :** முதன் முதலாக இன்றைக்கு தனியான நிலைமை எலெக்ட்ரிசிட்டி போர்ட்டிலே ஏற்பட்டிருக்கிறது. சர்க்கார் இலாகாவாக இருந்தால், நாங்களை அதற்கு வேண்டிய உத்தரவு போட்டு விட முடியும். ஆனால், இன்றைக்கு எலெக்ட்ரிசிட்டி போர்டு என்ற அமைப்பு, சட்ட பூர்வமான தனி கார்ப்பரேஷன் என்ற வகையிலே இருக்கிறது. அந்த சட்ட பூர்வமான தனி கார்ப்பரேஷன் அதை ஒத்துக் கொள்ளுகிறார்களா இல்லையா என்பது அவர்கள் முடிவு செய்ய வேண்டியது. இன்றைக்கு ராஜ்ய சர்க்கார் முடிவு செய்ய வேண்டும் என்று நினைத்தால் அது தவறாகும். கனம் பழனிசாமி அவர்கள் நினைக்கிற மாதிரி எல்லாவற்றையும் சர்க்கார் செய்து விடலாம் என்றால், சர்க்காரே உடனடியாக உத்தரவு போட்டுவிடலாம் என்று வைத்தக்கொண்டால் எலெக்ட்ரிசிட்டி போர்டாக இருந்தாலும் சரி, டி.ஐ. சைக்கிள்ஸ் ஆக இருந்தாலும் சரி, யாராயிருந்தாலும், உத்தரவு போட்டுக்கொண்டே இருக்கலாம். ஆனால் இன்றைக்கு நம்முடைய நாட்டில் நடப்பது ஒரு rule of law ஆகும். அதாவது, சட்டத்திற்கு உட்பட்டு நடக்கிற நிர்வாகம் ஆகும். அந்தச் சட்டத்திலே அவர்களுக்குத் தனியாக ஒரு உரிமை கொடுத்திருக்கிறோம். அதை மதித்துதான் நடக்க வேண்டும். ஆகவே, புதிதாக அமைக்கப்பட்ட போர்டு—அவர்கள் இதுவரையில் இலாகாவாக இருந்தவர்கள்—தனி முறையிலே வந்திருக்கிறார்கள். அவர்கள் சற்று இடைப்பற்றி கால தாமதம் செய்கிறார்கள் என்றால், அதைக் குறைப்பாடாக ஏற்றுக்கொள்கிறேன்; காலதாமதம் செய்யக் கூடாது என்பதை ஏற்றுக்கொள்கிறேன். ஆனால் சர்க்கார் உடனே உத்தரவு போட முடியும் என்ற அபிப்பிராயம் தவறானது என்பதை தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

கனம் சின்னதுரை அவர்கள், ‘வேஜ் போர்ட்டினுடைய சிபார்சுகளை யெல்லாம் அமுல் நடத்தவேண்டும்’ என்று சொன்னார்கள். நான் இதைப் பார்த்து சற்று ஆச்சரியப்படுகிறேன். வேஜ் போர்டு, அதாவது சம்பள போர்டு, சட்ட பூர்வமானது அல்ல. சம்பள போர்டுகள் சட்டபூர்வமான அதிகாரம் படைத்தவை அல்ல. அதனுடைய சிபார்சுகளைச் சட்ட பூர்வமாக அமுல் நடத்த முடியாது. தொழிற் சங்கப் பிரதிநிதிகள் இதை தெரிந்துதான் அங்கம் வகிக்கின்றார்கள்; தெரிந்துதான் பங்கெடுத்துக் கொள்ளுகிறார்கள். அவர்கள் செய்வது சிபார்சுதான்; தீர்ப்பு அல்ல,

[Sri R. Venkataraman]

[21st April 1960]

என்று தெரிந்தும் கூட மீண்டும் அது முடிந்தவுடனே, 'தீர்ப்பை அமுல் நடத்துங்கள்' என்று சொன்னால், தங்கனையே தாங்கள் எமாற்றிக் கொள்ளுகிறார்கள் என்று நான் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். சாதாரண பாமர தொழிலாளிகள் என்ன நினைக்கிறார்கள் என்றால் வேஜ் போர்டு ஒரு கோர்ட்டு என்று நினைக்கிறார்கள். அது டிரிபியூனல் போல சக்தி வாய்ந்தது என்று நினைக்கிறார்கள். ஆனால் உங்களுக்கு டிரிபியூனலுக்கும், வேஜ் போர்டுக்கும் வித்தியாசம் தெரியும். வேஜ் போர்டினுடைய தீர்மானமானது இரண்டு பேர்களையும் கட்டுப்படுத்தாது. எட்டு ரூபாய்க்கு பதிலாக ஒன்றும் கொடுக்க வேண்டாம் என்று வேஜ் போர்டு தீர்மானித்திருந்தால் கனம் சின்னதுரை அவர்கள் அதை அமுல் நடத்துமாப்படி என்னிடம் சொல்லுவார்களா? ஆகவேதான் இம்மாதிரி ஒரு தீர்மானம் வந்தால் உடனே அதை அமுல் நடத்துவதற்கு முதலாளிகளை இணங்கச் செய்ய முடியுமா என்று கவனிக்கின்றோம். நாங்கள் இது சம்பந்தமாக இருவரையும் அழைத்து 'நீங்கள் நேரடியாக தீர்த்துக்கொள்ள வேண்டிய விஷயம் இது, நீங்கள் இரண்டு பேர்களும் கமிட்டி போட்டு, அந்தக் கமிட்டியின் மூலம் தீர்த்துக் கொள்ள முயற்சி செய்ய வேண்டும்' என்று சொல்லுகிறோம். இந்தப் பிரச்சனையில் சர்க்கார் எந்த விதத்திலும் தவறுதலாகச் செய்யவில்லை. சர்க்காருக்கு என்ன உரிமை இருக்கிறதோ அந்த உரிமை யின் அடிப்படையில்தான் காரியங்களைச் செய்ய முடியும். இல்லாத உரிமையை இருப்பதாக கற்பனை செய்து கொண்டு, அதைச் செய்ய தவறி விட்டதாக குற்றம் சாட்டுவது சரியல்ல என்பதைத்தான் நான் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, சின்னதுரை அவர்கள் சொன்னார்கள், ராஜ்யத்தில் இதை அமுல் நடத்த முடியும், அதற்கு வேண்டிய வேலை நிறுத்தம் முதலிய காரியங்களைச் செய்வோம் என்று சொன்னார்கள். அது தொழிலாளர்கள் செய்ய வேண்டிய தீர்மானம். சர்க்காருக்கு நோட்டீஸ் கொடுக்க வேண்டிய அவசியம் இல்லை. எந்த அளவுக்கு இந்த விதமான நடவடிக்கைகளில் இறங்குவதன் காரணமாக தொழிலாளர்களுக்கு நஷ்டம் ஏற்படும் அல்லது இதனால் என்ன லாபம் ஏற்படும், அதே போல் முதலாளிகளுக்கும் இதனால் என்ன நஷ்டம் ஏற்படும், எவ்வளவு அவர்களுக்கு உற்பத்தி பாதகமாகும், எவ்வளவு சிக்கல் இருக்கும் என்பதையெல்லாம் இரண்டு பேர்களும் தீர்க்க ஆலோசித்துக்கொண்டுதான் செய்வார்கள் என்பதில் சந்தேகம் இல்லை. இவ்விதமாக ஒரு நடவடிக்கை எடுக்கப் போகிறதாக இருந்தாலும்கூட, நிச்சயமாக அந்த சந்தர்ப்பத்தில் சர்க்கார் தலையிட்டு இருவரும் சமரசம் செய்துகொள்ளுவதற்கு முயற்சி செய்வோம் என்று இப்பொழுதே தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

சர்க்கார் போலீஸைக் கொண்டு தலையிடுகிறார்கள் என்று ஒரு குற்றச் சாட்டாக சின்னதுரை அவர்கள் சொன்னார்கள். நான் திட்டவாட்டமாக தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். தொழில் தகராறில் சர்க்கார் போலீஸை உபயோகிப்பதில்லை. ஆனால் தொழில் தகராறு நடக்கின்ற பொழுது, வேறு தவறுகளில் தொழிலாளர்கள் ஈடுபடுகிறார்கள் என்றால், சாதாரணமாக அமுல் நடத்தக்கூடிய சட்டத்தின் அடிப்படையில் போலீஸார் கேஸ் போட்டால் அம்மாதிரி போடக் கூடாது என்று சர்க்கார் தடுக்க முடியாது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன். இதுதான் உண்மையான நிலைமை. சர்க்கார் போலீஸ்காரர்களை வைத்து நீங்கள் வேலை நிறுத்தம் செய்வது தவறு, வேலை நிறுத்தம் செய்யக்கூடாது என்று சொல்லுவது ஒன்றும் கிடையாது. ஆனால், இரண்டு கட்சி இருக்கும் பொழுது, சில நிகழ்ச்சிகள் நடக்கின்றபொழுது, ஒருவரை மற்றொருவர்குற்றம் சாட்டுகிறபொழுது, குற்றச் சாட்டின அடிப்படையிலே இன்றைக்கு சாதாரணமாக நடைமுறையில் இருக்கக்கூடிய சட்டத்தின் கீழ் நடவடிக்கை எடுத்தால் அதை சர்க்கார் எப்படி தடுக்க முடியும் என்று கேட்கிறேன்.

SRI P. S. CHINNADURAI : வேலை நிறுத்தத்திற்கு சட்டப் பிரகாரம் நோட்டீஸ் கொடுக்கப்பட்டு வேலை நிறுத்தம் நடைபெறுகிற சந்தர்ப்பத்தில், வேலை நிறுத்தத்தை முறையாக தீர்த்துக்கொள்ளுவதற்கு பதிலாக முதலாளிகள் வேறு வகையில் நபர்களை வைத்து வேலை நிறுத்தத்தை ஒடுக்கு

[Sri R. Venkataraman]

[21st April 1960]

வேஜ்போர்டு அவ்வளவு திருப்திகரமாக இல்லை என்பதை மத்திய சர்க்காருக்கு முன்பும் தெரிவித்திருக்கிறோம், அதுதான் என்னுடைய உறுதியான அபிப்பிராயம். ஏனென்றால் வேஜ்போர்டு தீர்மானம் இருந்தும் மறுபடியும் நேரடியாக ஒரு நெகோஷியேஷன் நடத்த வேண்டிய நிலைமையே தான் வருகிறது. ஆகவே வேஜ்போர்டு போட்டு அதில் காலதாமதம் செய்யாமல் நேரடியாக பேச்சு வார்த்தைகள் நடத்துவதையே சர்க்கார் ஏற்றுக்கொள்ளுகிறது. ஆனால் இது சம்பந்தமாக மற்ற ராஜ்யங்களையும் கலந்து ஆலோசிக்கவேண்டியிருக்கிறது. கேரளம், மைசூர் ராஜ்யங்களையும் பிளாண்டேஷன்ஸ் இருக்கிற காரணத்தினால், நமக்கென்று தனியாக ஒரு கொள்கையை நிர்ணயித்துக் கொள்ளுவது அவ்வளவு உசிதம் ஆகாது. மற்ற ராஜ்யங்களையும் கலந்து ஆலோசித்துச் செய்யவேண்டும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

பிளாண்டேஷனில் ஈடுபட்டுள்ள தொழிலாளர்களுக்கு இன்றைக்கு சட்டப் பூர்வமாக பல வசதிகள் செய்து கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. கல்வி வசதி, வீட்டு வசதி முதலியவைகளை உடனடியாக நிறைவேற்ற முடியவில்லை. இன்றைக்கு இருக்கிற 230 பிளாண்டேஷன் தோட்டங்களில் உடனடியாக ஆஸ்பத்திரி வசதி, கல்வி வசதி, வீட்டு வசதி முதலிய வசதிகள் செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று சொன்னால், அவர்களால் செய்ய இயலாது. ஆகவே, அவர்களுக்கு அவகாசம் கொடுத்திருக்கிறோம். பிடிப்பட்டியாக இந்த வசதிகளை நிறைவேற்றுவதற்கு அவகாசம் அளித்திருக்கிறோம். அதுகொண்டு வருகிறார்கள். இன்னும் அதை



தக் குறைக்கவில்லை
திண்டாட்டத்தை
பூராவும் பொரு
வேலையில்லாத
மிகவும் கஷ்டப்
பணியில் நின்ற
வேலை
முன்னால்
வர்கள்
கெமாக
வேலை
கள்
ரு
ர்

21st April 1960]

[Sri R. Venkataraman]

தொழிலாளிகளுக்கு வேலை கொடுக்கும் பிரச்சினையாகக் கருதுவது, பார்ப்பது, தவறு. நாட்டிலே எவ்வளவு உற்பத்தி பெருகுகிறதோ, அவ்வளவுக்கு வேலை வாய்ப்பு வசதிகள் அதிகரிக்கும். அப்படித்தான் வேலையில்லாத திண்டாட்டத்தைப் போக்க முடியும். அதுதான் குறிக்கோளாக இருக்க வேண்டும்; இருக்கும் வேலையைப் பகிர்ந்து தொழிலாளிகளை அதிகரிப்பது சரியல்ல.

அடுத்தபடியாக “இ.எஸ்.ஐ”-ஐப்பற்றிச் சில வார்த்தைகள் சொன்னார்கள். நம் ராஜ்யம்தான் இந்தியாவிலேயே, 100-க்கு 95 சதவிகிதம் தொழிலாளிகளுக்கு இன்ஷூரன்ஸ் திட்டத்தை விஸ்தரித்து இருக்கிறது. அந்த அளவு எந்த ராஜ்யமும் செய்ய வில்லை. 1,500 தொழிலாளிகள் உள்ள எல்லா இடங்களிலும் முதலில் செய்யப்படும், அதன்பிறகு குடும்பங்களுக்கு விஸ்தரிக்கப்படும் என்பது திட்டம். அந்த முறையில் ஏற்பாடுகள் நடக்கிறது. கோயம்புத்தூரில் உடனடியாகவும், அதன்பிறகு மதுரை, சென்னை போன்ற இடங்களுக்கும் விஸ்தரிக்க யோசனை இருக்கிறது.

வேலையில்லாத திண்டாட்டத்தைப் பற்றிப் பேசும்போது, கனம் டேனியல் சொன்னார்கள், ஒரு சர்வே நடத்த வேண்டும் என்று. நமக்கெல்லாம் புது வியாதி ஒன்று வந்திருக்கிறது. எதை எடுத்தாலும், ஒரு கமிட்டி போடவேண்டும், போர்ட் அமைக்கவேண்டும், சர்வே எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்பது. பிரச்சினையைத் தீர்க்க கமிட்டிகளும், சர்வையும் பிரயோஜனம் இல்லை. வேலையில்லாத திண்டாட்டம் எவ்வளவு இருக்கிறது என்பதைக் காண சர்வே வேண்டியதில்லை. வேலையில்லாத திண்டாட்டம் இருக்கிறது என்பதை எம்ப்ளாய்மெண்ட் எக்ஸ்சேஞ்சில் எவ்வளவு அதிகமாக ரெஜிஸ்ட்ரேஷன் நடக்கிறதோ, அதைப் பார்த்துத் தெரிந்துக் கொள்ளலாம். அதற்கு, அந்த துறையில் கமிட்டி முதலியவைகள் போட வேண்டிய அவசியமில்லை. ஆனாலும், வெறும் எண்ணிக்கைகளைப் பார்த்து நாம் வேலை வசதிகள் அதிகரிக்கவில்லையென்று நினைப்பது தவறு. வேலையில்லாத திண்டாட்டம் உயர்ந்திருக்கிறது. ஒத்துக் கொள்ளுகிறேன். ஆனால் இதற்கு முன்னால் இருந்ததைவிட அதிகமாகியிருக்கிறது என்பதை எடுத்துக் காட்டி, பொது விவாதத்தின் போது புள்ளி விவரங்கள் கொடுத்தேன். சற்றேரக் குறைய 250,000 பேர்களுக்குப் பொதுத் துறையில் வேலை வாய்ப்புகள் இருக்கிறது என்று எடுத்துக் காட்டினேன். அதிகமாக ஜனத் தொகை பெருகுவதாலும், இன்னும் மற்ற விவசாயத் தொழில் போன்றவைகளிலிருந்து மற்ற தொழில்களுக்கு அவர்கள் வந்து வேலை தேடுவதாலும், ரெஜிஸ்ட்ரேஷன் மூலமாகப் பார்க்கும் போது, அது அதிகரித்துக் காட்டுகிறது. ஆகவே அதை நாம் ஒரு குறையாக எடுத்துக்கொள்ளும் போது, வளர்ச்சியில்லை என்ற தப்பான அபிப்பிராயம் இருக்கக்கூடாது என்பதற்காக மீண்டும் வலியுறுத்த விரும்புகிறேன்.

தனித்தனியாகப் பலப் பிரச்சனைகளைப் பற்றிச் சொன்னார்கள்—தினத்தந்தி கேஸ், இன்னும் ஒவ்வொன்றாகச் சொல்லப்பட்டது. கனம் பக்கிரிசாமி பிள்ளை இரண்டு மூன்று விஷயங்களைப் பற்றிச் சொன்னார்கள், டி.ஐ. சைகிள்ஸ் போன்றவைகளைப் பற்றி. (குறுக்கீடு) குந்தா சம்பந்தமாகச் சொல்லிவிட்டேன், கன்விலியேஷன்தான் பண்ணவேண்டும் என்று. இத்தையெல்லாம் சர்க்கார் கவனித்துக்கொண்டுதான் இருக்கிறது. ஆனால், அதற்கான பதில்களை இப்பொழுது கொடுக்க முடியாது. சர்க்கார் பரிசீலனை செய்த பிறகுதான், தனிப் பிரச்சனைகளுக்குப் பதில் சொல்ல முடியும்.

அரெஸ்ட் செய்ததைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். பொதுவாகச் சொன்னவாதந்தான் எல்லா இடத்திற்கும் பொருந்தும். அந்த இடத்தில் என்ன நடந்தது, என்ன நிலைமை என்பதெல்லாம் தெரியாது; ஆனால், ஒன்று மட்டும் சொல்ல விரும்புகிறேன். அங்கே வேலை நிறுத்தம் முடிந்து, சுமுகமான நிலைமை ஏற்படும் என்று எதிர்பார்க்கிறோம்.

மாட்ச் பாக்கரி சம்பந்தமாக கனம் சுப்பையா அவர்கள் தெளிவாகச் சொன்னார்கள். மாட்ச் பாக்கரிகள் ஓரளவு அபாயகரமான வேலைதான்; அது கண்காணிப்பு செய்யப்பட்டுத்தான் வருகிறது. அதே சமயத்தில்,

[Sri R. Venkataraman]

[21st April 1960]

தொழிற்சங்கங்கள் இருந்து, ஒர்க்மென்ஸ் காம்பென்ஸேஷன் கிடைக்க வேண்டியதைப் பெற முயற்சி செய்ய வேண்டும். சர்க்காருக்குத் தெரிந்த இடத்திலேயல்லாம், காம்பென்ஸேஷன் கொடுக்கப்படுகிறது. ஆனால், சர்க்காருக்குத் தெரியாமல் நடக்குமானால், அல்லது அது சம்பந்தமான அப்ளிகேஷன் போடாவிட்டால், அதை நாம் கண்டு பிடித்து காம்பென்ஸேஷன் வாங்கி கொடுக்க மிகவும் கஷ்டமாக இருக்கிறது. அந்தத் துறையில், தொழிற்சங்கப் பிரதிநிதிகள் ஒத்துழைத்து வந்தால், அங்கே ஒர்க்மென்ஸ் காம்பென்ஸேஷன் வாங்கவும், பாக்டரி சட்டத்தை சற்று நல்ல முறையிலே அமல் நடத்தவும் முடியும் என்று தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

டொமெஸ்டிக் சர்வெண்டுகளுக்கு இப்பொழுது சட்டம் வேண்டும் என்று சொன்னார்கள். அவர்களை விட இன்னும் மிகவும் மோசமாக கஷ்டப் படும் தொழிலாளிகளுக்கே சட்டம் இன்னும் கொண்டு வந்தாகவில்லை. டிரான்ஸ்போர்ட்டில் இருக்கும் தொழிலாளிகளுக்கு சட்டம் செய்ய வேண்டும் என்று விரும்பியபோது, மத்திய சர்க்கார் ஒரு சட்டத்தைக் கொண்டு வரப்போவதாகச் சொன்னதால், அதை மேற்கொண்டு நாம் கொண்டுவர வில்லை. ஆகவே, இப்பொழுது நாம் டொமெஸ்டிக் சர்வெண்டுகளுக்கு ஒரு பிராப்ளத்தை உண்டாக்கி, கிடைத்துக் கொண்டிருக்கும் நன்மையையும் கெடுக்கக்கூடிய நம்மாலான கைங்கரியம் ஒன்றும் செய்ய வேண்டாம் என்று சொல்ல விரும்புகிறேன்.

பீடி சட்டத்தைப் பற்றி சில வார்த்தைகள் சொல்ல வேண்டும். ராஜ்யத்தில் பீடித் தொழில் மிக மோசமாக இருக்கிறது. ஆகவே, அதைப் பரிசீலனை செய்து அதற்கான ஒரு சட்டத்தைக் கொண்டு வரவேண்டும் என்று நம் சட்ட சபையிலேயும், லேபர் அட்வைசரி போர்டிலும் அடிக்கடி பேசப்பட்டு அந்த அடிப்படையில் சட்டம் கொண்டு வந்தோம். இதில் இந்த தொழிலுக்கு மூலதனம் அதிகமாகத் தேவையில்லை; பெரிய இயந்திரங்களும் கிடையாது. சிறிய ஒரு இடத்தில் செய்து, மற்ற இடத் திற்கு மாற்றக் கூடியது. இந்த தொழிலுக்கு அதிக மூலதனமோ, பெரிய இயந்திரங்களோ வேண்டியதில்லை என்ற காரணத்தினால், ஒரு கட்டையை மூடிவிட்டு, இன்னொரு கட்டையை திறக்க முடிகிறது; அப்படிச் செய்கிறார்கள். ஆகவே தான் இந்த ராஜ்ய சர்க்கார், தனியாக அமுல் நடத்த முடியவில்லை. பக்கத்தில் உள்ள ராஜ்யங்களுக்கு அவர்கள் எடுத்துச் சென்றுவிடுகிறார்கள். அப்படித்தான், வட ஆற்காடு மாவட்டத்திலிருந்து, சித்தூருக்கு போய்விட்டதெல்லாம் நமக்குத் தெரியும். இது சம்பந்தமாக தென் பிராந்திய எல்லா ராஜ்ய தொழில் அமைச்சர்களும் சேர்ந்து பேசி சென்ற வருஷத்திலேயே ஒரு முடிவு எடுக்கப்பட்டது. நம் ராஜ்யத்திலே உடனடியாக நிறைவேற்றினோம், அந்த முடிவுப்படி; சட்டம் இப்பொழுது தயாராக இருக்கிறது என்று ஆந்திரா சர்க்கார் எழுதியிருக்கிறார்கள். மைசூர் ராஜ்ய சர்க்கார் உடனடியாகக் கொண்டுவர இருக்கிறார்கள்.

அந்த இரண்டு ராஜ்யங்களிலும் சட்டம் கொண்டு வந்தால், ஒரே தேதியில், எல்லா ராஜ்யங்களும் அமுல் நடத்தலாம் என்ற அபிப்பிராயம் சர்க்காருக்கு இருக்கிறது. (குறுக்கீடு) கேரளா ராஜ்யம், இது சம்பந்தமான பில் தயாரித்து அவர்கள் சட்ட சபை கலைக்கப்பட்டதால், மேற்கொண்டு அதை நிறைவேற்ற முடியவில்லை. மீண்டும், பிராந்திய தொழில் அமைச்சர்கள் கூடி, ஏற்கனவே எடுத்த முடிவுப்படி செய்வதாக இருக்கிறோம். உடனடியாக அமுல் நடத்த முடியாவிட்டாலும், படிப்படியாக அமுல் நடத்தப்படும் என்ற உறுதியைத் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

1-30
p.m.

SRI N. K. PALANISAMI : சமீபத்தில் ஹைக்கோர்ட் 'எம்ப்ளாய்மென்ட்' என்பதற்கு பெனிஷன் தப்பு என்று தீர்ப்பு சொல்லி இருக்கிறார்கள். அதை எதிர்த்து சர்க்கார் மேல் கோர்ட்டில் அப்பீல் செய்வதாக உத்தேசமா அல்லது சட்டத்தை திருத்துவதற்கு உத்தேசமா?

21st April 1960]

*THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : இந்த விஷயம் சர்க்காருடைய பரிசீலனையில் இருக்கிறது. அது அவசியமா என்பதைப்பற்றி ஆலோசனை செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். அதைப்பற்றி இன்னும் ஒரு முடிவும் எடுக்கவில்லை.

இறுதியாக நெய்வேலி தொழிலாளர்களுக்கு வீடுகள் கட்டிக்கொடுப்பதைப் பற்றி குறிப்பிட்டார்கள். அவர்களுக்கு வீடுகள் கட்டிக்கொடுக்க முடியவில்லை. நானே நேரில் போய் பார்த்தேன். மற்றவர்களுக்கு வீடுகள் கட்டிக்கொடுக்கப்பட்டு வருகிறது. இந்தப் பிரச்சினையைப்பற்றி நான் வலியுறுத்திச் சொல்ல விரும்புகிறேன். பெரிய ப்ராஜெக்டுகளை ஆரம்பிக்கும்போது சுமார் பத்தாயிரம் தொழிலாளர்களை வேலைக்கு அமர்த்த வேண்டியதாக இருக்கிறது. அவர்களுக்கு வீடுகள் உடனடியாகக் கட்டிக் கொடுக்கவேண்டுமானால் அலாவுதின்விளக்கு இருந்தால்தான் அப்படி கட்டிக் கொடுக்கமுடியும். அந்த ப்ராஜெக்ட் வேலை முடிந்த பிறகு அவர்கள் எல்லோரையும் வேலையில் வைத்துக்கொள்ள வேண்டிய அவசியம் இல்லை. அதனால் அவர்களுக்கு வீடுகள் கட்டிக் கொடுக்க முடியவில்லை. நிரந்தரமாக அவர்கள் இருக்கப் போவதில்லை என்பதால் அவர்களுக்கு வீடுகள் நிரந்தரமாகக் கட்டிக்கொடுப்பதற்கு இல்லை. அப்படி வீடுகள் கட்டிக்கொடுத்து விட்டால், ப்ராஜெக்ட் வேலை முடிந்த பிறகு, அந்த வீடுகளை என்ன செய்வது என்பது கஷ்டமாக இருக்கும். இப்பொழுது பல அணைக்கட்டுகளை பல இடங்களில் கட்டியிருக்கிறோம். அங்கேயெல்லாம் கட்டப்பட்ட கட்டிடங்களை என்ன செய்வது என்பது தெரியவில்லை. அவைகள் எல்லாம் உபயோகம் இல்லாமல் இருக்கின்றன. ஆகவே ப்ராஜெக்ட் வேலை நடக்கும் இடங்களில் நிரந்தரமாக வீடுகள் கட்டிக் கொடுக்க முடியவில்லை என்பதை தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

இப்பொழுது மணி ஒன்றரை ஆகி விட்டது. மற்றவர்கள் சாப்பிடுவதற்குப் போகவேண்டும். இங்கே சாப்பிடாமல் கஷ்டப்பட்டுக்கொண்டிருப்பார்கள்.

SRI A. GOVINDASAMY : நெய்வேலியிலுள்ள பத்தாயிரம் தொழிலாளர்களுக்கு வீடுகள் இல்லாத காரணத்தால் அவர்களால் குறிப்பிட்ட நேரத்தில் வேலைக்கு வரமுடியவில்லை. பக்கத்திலுள்ள கிராமங்களிலிருந்து அதாவது பத்து அல்லது பதினைந்து மைல் தூரத்திலிருந்து அவர்கள் வரவேண்டியதாக இருக்கிறது. அங்கே அதிகாரிகளுக்கு வீடுகள் கட்டிக்கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதைப்போல் தொழிலாளர்களுக்கும் நிரந்தரமாகக் கட்டிக் கொடுக்காவிட்டாலும் டெம்பரவரியாக ஷெட்களுையாவது அவர்களுக்குப் போட்டுக் கொடுக்கக்கூடாதா? அதற்கு அரசாங்கம் முயற்சிக் வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

* THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : அது இந்த ராஜ்ய சர்க்காரின் பொறுப்பில் இல்லை. தனி கார்போரேஷனின் பொறுப்பில் அந்த ப்ராஜெக்ட் இருக்கிறது. அது எப்படி இருந்தாலும் ப்ராஜெக்ட் எரியாவில் தொழிலாளர்களுக்கு நிரந்தரமாகவோ டெம்பரவரியாகவோ வீடுகள் கட்டிக் கொடுப்பது என்பது இயலாது என்பதை நான் வலியுறுத்திச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

இறுதியாக இந்த விவாதத்தில் பங்கெடுத்துக்கொண்டுள்ள கனம் அங்கத்தினர்களுக்கு என் நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொண்டு இந்த மானிய கோரிக்கையை ஏற்றுக்கொள்ளும்படியாகக் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

SRI V. K. KOTHANDARAMAN : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, கனம் அமைச்சர் அவர்கள் பேசும்போது ஜனநாயக நாட்டில் தொழிலாளர்களுக்கு முதலாளிகளுக்குத் தகராறுகள் இருந்துகொண்டேதான் இருக்கும் என்றும் அதை பேச்சு வார்த்தைகள் மூலம் தீர்த்துக்கொள்ளலாம் என்றும் குறிப்பிட்டார். அது ரைட். (சிரிப்பு) சர்க்கார் முதலாளிகளுக்கும் - சர்க்காருடைய தொழிலாளர்களுக்கும் தகராறுகள் திராமல் இருப்பதற்குக் காரணம் என்ன? இன்னொன்று சங்கம் அமைத்துக் கொள்ளாத தொழிலாளர்களுக்கு மினிமம் வேஜஸ் என்று சொன்னார்.

[Sri V. K. Kothandaraman] [21st April 1960]

சங்கம் இல்லாத தொழிலாளர்களுக்கு சர்க்கார் ஸ்டேட் உதவி செய்வதற்காக வேண்டியாவது முயற்சி செய்வார்களா? அதுபோல சட்டத்தை மீறக்கூடிய காரணத்தால் அரெஸ்ட் செய்யப்படுகிறது என்று சொல்லப்படுகிறது. . . .

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: On a point of order, Sir. Is the hon. Member entitled to comment on my speech?

DEPUTY SPEAKER: The Hon. Minister is not willing to reply to Sri Kothandaraman.

Is the hon. Member Sri Pakkirisami Pillai withdrawing his cut motion?

SRI S. PAKKIRISAMI PILLAI: I am not pressing my cut motion, Sir.

The cut motion was, by leave, withdrawn.

DEPUTY SPEAKER: The question is—

“That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 30,61,700 under Demand XXV—Labour including Factories.”

The Demand was put and carried and the Grant was made.

DEPUTY SPEAKER: The House will now adjourn and meet again at 8-30 a.m. tomorrow.

The House then adjourned.

IV.—PAPERS LAID ON THE TABLE OF THE HOUSE.

A.—Statutory Rules and Orders.

Nil.

B.—Reports, Notifications and other papers.

* 69. *Rules under Section 401 (6) of the Criminal Procedure Code to allow prisoners to attend funerals under Police escort.*

† 70. *The Madras Anatomy (Amendment) Bill, 1960 (L.A. Bill No. 10 of 1960).*

† 71. *The Madras Corneal Grafting Bill, 1960 (L.A. Bill No. 11 of 1960).*

† 72. *The Madras Judicial Proceedings (Regulation of Reports) Bill, 1960 (L.A. Bill No. 12 of 1960).*

† 73. *The Madras Mining Leases (Acquisition of Rights) Bill, 1960 (L.A. Bill No. 13 of 1960).*

† 74. *The Industrial Employment (Standing Orders) Bill, 1960 (L.A. Bill No. 14 of 1960).*

* 75. *List of Unstarred Questions for 20th April 1960 (Question Nos. 291 to 360) together with separate statement for Question Nos. 825 and 978) (New Nos. 309 and 318 respectively).*

76. *Finance Accounts of the Government of Madras for the year 1958-59 and the Audit Report, 1959.*

* Laid on the table on 20th April 1960.

† Circulated on 19th April 1960.

21st April 1960]

APPENDIX I.

[Vide answer to starred question No. 775 asked by Sri T. Ramaswami (on behalf of Sri K. Sattanatha Karayalar) at the meeting of the Legislative Assembly held on 21st April 1960, page 6 supra.]

Recommendation of the Road Reorganization Committee.

CHAPTER I.

A BIRD'S EYE VIEW.

Recommendation.

Views of the Government of Madras.

1 The mileage of roads in relation to territory and population compares unfavourably with that in other countries and even the existing roads are not being fully and properly utilised. No remarks.

2 The transport business is generally lucrative but unfortunately this is not always reflected in the prosperity and well-being of those engaged in it. Do.

Conditions in passenger transport leave a great deal to be desired. In regard to goods transport the public suffers from the limitations of transport arising from the policy of restrictive licensing. Do.

4 There is no uniformity in the various States in the structure of administration that deals with road transport. Do.

5 The staffing of transport administration at various levels including the Transport Department at the Centre, is far from satisfactory and the expansion of transport facilities under the momentum of economic forces has far outrun the administrative machinery provided to deal with it. Do.

CHAPTER II.

RETROSPECT.

Recommendation.

Views of the Government of Madras.

1 The Motor Vehicles Act, 1939, created for the first time comprehensive machinery for the administration of road transport. No remarks.

2 The pattern that might have emerged for the healthy development of motor transport was, however, distorted because of the non-availability of vehicles and the paucity of spare parts due to World War II. Do.

3 In 1945, even though transport shortage was still continuing, the Government of India issued a Code of Principles and Practice which resulted in throttling the development of road transport. Do.

[21st April 1960]

CHAPTER II—cont.

RETROSPECT—cont.

*Recommendation.**Views of the Government of Madras.*

- 4 The burden of taxation which was one of the causes of retarded development, was aggravated as certain States made use of the specific recommendation of the Motor Taxation Enquiry Committee, 1950, to enhance their revenues instead of accepting the general recommendation of a ceiling on taxes.
- 5 In spite of the amendments to the Motor Vehicles Act in 1956 designed to meet the growing needs of road transport, there has been little improvement in the general condition of transport. Most States have failed to frame rules under the New Act.
- 6 Out of 18 States and Centrally administered areas, 17 administrations have partially nationalised passenger services within their territories, some fairly extensively as in Bombay and Uttar Pradesh and others to a smaller extent. Only three of these administrations have established Corporations under the Road Transport Corporation Act, namely Andhra Pradesh, Bombay, and the former Pepsu, while some States are contemplating doing so.
- In the majority of States the nationalised services are run departmentally as State Undertakings. Quantitatively, nationalised services operate only a small proportion of total volume of road transport.
- This Government have not accepted the proposal to fix ceiling at 75 per cent of the existing rates of tax on motor vehicles in this State.
- No remarks.
- The comments of this Government will be sent later.
-

CHAPTER III.

INHIBITORY FACTORS.

*Recommendation.**Views of the Government of Madras.*

- 1 Inadequate surfaced roads and bridges, rigid road restrictions, lack of encouragement to truck trailer combinations, inadequate supply of vehicles, multiplicity of taxes, absence of reciprocal arrangements between States, absence of viable units, lack of proper credit facilities, and the fear of nationalisation are some of the inhibitory factors that stand in the way of development of transport.
- 2 A larger provision for road construction with improved surface and width is necessary to cope with modern vehicles including trailers.
- 3 Particularly high priority should be given to the allocation of foreign exchange for buying high tensile steel required to construct about 116 major bridges which are holding up through traffic on our national highways.
- No remarks.
- Accepted.
- Do.

21st April 1960]

CHAPTER III—cont.

INHIBITORY FACTORS—cont.

Roads and Bridges—cont.

Recommendation.

Views of the Government of Madras.

- 4 Interim arrangements like providing suitable diversions allowing the use of railway bridges, ferrying motor vehicles in rail cars and providing ferries should be made pending the construction or strengthening of bridges and culverts. Accepted.
- 5 A fresh examination is necessary to permit a fuller utilisation of national investment both in roads and motor vehicles as the present limits of laden weights are low and unduly conservative in character. The Roads Wing of the Ministry of Transport and Communications and the Indian Roads Congress may consider placing the services and advice of experts at the disposal of the States in ascertaining whether the existing limits cannot safely be revised. The Chief Engineer (Highways) is being consulted. The views of this Government will be sent separately.
- 6 So far as National Highways are concerned a uniform of 12 tons on two axles may be prescribed. The unscientific method of fixing maximum vehicle weights irrespective of the number of axles should be replaced by scientific way of ascertaining safe axle load. Do.
- 7 The use of trailers and semi-trailers is an effective means of maximising transport facilities within the available truck manufacturing capacity of the country and of protecting the roads and bridges through the distribution of loads. They will also help in reducing the cost of operations and affording economics in foreign exchange. Accepted.
- 8 To encourage the extensive use of multiple unit vehicles, tax concessions and preferences, Government contract should be provided. Recommendation relating to tax concession accepted.
- Supply of vehicles.*
- 9 The present gap in the supply of transport vehicles should be looked into by the Ministries of Transport and Communications and Commerce and Industry and the Planning Commission who may devise ways and means to accelerate the production of commercial vehicles. No remarks.
- 10 There is need for larger allocation of foreign exchange to ensure an adequate supply of vehicles, parts and tyres for the development of transport. Do.

TAXATION.

- 11 Octrois, wheel taxes and other imposts charged by municipalities as well as the tax on passengers and goods carried should be discontinued, octrois being merged in the general sales tax and other imposts in the vehicle tax. Octrois, wheel taxes and other imposts are not levied in this State. Discontinuance of tax on passengers and goods levied under the Madras Motor Vehicles (Taxation of Passengers and Goods) Act 1952, not accepted, in view of the present financial position of this State.

[21st April 1960]

CHAPTER III—cont.

TAXATION—cont.

*Recommendation.**Views of the Government of Madras.*

- 12 Sales tax on trucks and buses should not be at luxury rates but at rates applicable to essential goods. Not accepted.
- 13 In certain States the fees charged are so high as to contain a substantial element of taxation. Fees should be so lowered to correspond to the services rendered and amounts realised should be spent on providing adequate services in the department. No remarks.

Impediments to diesel.

- 14 With reference to the increased duty proposed to be levied on diesel oil, the Committee is of the opinion that having regard to the efficiency of the diesel fuel, no impediments should be placed in the path of dieselisation. Necessary supplies of diesel oil should be obtained as it is worthwhile paying the price in foreign exchange. Accepted.

Reciprocal arrangements.

- 15 Multiple taxation is a great hindrance to through traffic between States. Legislation laying down the principles of taxation and providing for a single point tax should be introduced in Parliament. Levy of single point tax has not been accepted as it will involve loss to this Government.

Viable Units.

- 16 The formation of efficient enterprises should be encouraged in all reasonable and legitimate ways but no ban should be placed on the owner of a single truck in the case of goods transport. Accepted.
- 17 For intra-regional operation of goods services there should be no ban on the owner of a single truck but for a State-wide operation the unit should consist of a minimum of five vehicles and for inter-State operation of ten vehicles. Recommendation regarding intra-regional operation accepted. Recommendation about state-wide and inter-State operation should be left to the discretion of the States to implement.
- 18 For the operation of passenger transport services, a minimum of at least five buses should be required as an operator with a single bus cannot guarantee efficient and regular service. Accepted.
- 19 The form of ownership should not be of any relevance since what is of importance is efficiency of management, ownership may vest in a joint stock company, partnership firm, an individual, a co-operative or members of a Union. The Government of India have been informed that the recommendation is under scrutiny and that the view of this Government will be sent separately in due course.
- 20 Rules should be framed for licensing the booking and forwarding agents. Accepted.

21st April 1960]

CHAPTER III—cont.

TAXATION—cont.

*Recommendation.**Views of the Government of Madras.**Credit facilities.*

- | | |
|---|--|
| <p>21 The Reserve Bank may issue directives to the State Bank and the scheduled banks to advance money to hire purchase concerns and co-operative banks and operators for helping the industry.</p> <p>22 The State Finance Corporation also should lend money to operators and proper machinery should be set up to regulate the interest to be charged by the intermediaries.</p> | <p>The Transport Development Council felt that the present credit facilities available to transport operators for purchase of vehicles were inadequate and that special steps should be taken by the Government of India to provide relief to operators and that suitable scheme including the formation of transport operators of hire purchase concerns on co-operative basis which would be guaranteed easy loan facilities should be formulated. The recommendation has been commended to the Government of India.</p> |
| <p>23 The development rebate granted to shipping and scheduled industries should be granted to the road transport industry also.</p> | <p>Accepted.</p> |

NATIONALIZATION.

- | | |
|--|---|
| <p>24 The expansion of road transport has been grossly inadequate and there is ample room for both the State and private sectors to expand.</p> <p>25 Nationalisation should be resorted to only if such a step is necessary in the opinion of the State Government for providing efficient, adequate, economic and properly co-ordinated services. For the efficient working of the private sector a sense of security should be instilled in them by nationalising only according to a phased programme.</p> <p>26 The existing moratorium on nationalisation of goods transport should be extended for a period of at least ten years from the end of the third five-year plan.</p> | <p>Accepted.</p> <p>Do.</p> <p>This Government consider that the extension of moratorium of goods transport by a period of ten years from the end of the third five-year plan is too long. The moratorium should be limited to the third five-year plan period.</p> |
|--|---|

CHAPTER IV.

LICENSING POLICY.

*Recommendation.**Views of the Government of Madras.*

- | | |
|---|-------------------------------------|
| <p>1 The Motor Vehicles Act, 1939, contains many provisions which create an impression that its objective was to restrict rather than to develop road transport.</p> <p>2 Restrictions on road transport have meant loss of revenue to the Centre and the States.</p> | <p>No remarks.</p> <p>Accepted.</p> |
|---|-------------------------------------|

21st April 1960]

CHAPTER IV—cont.

LICENSING POLICY—cont.

*Recommendation.**Views of the Government of Madras.*

source of annoyance to the operator if the enforcement staff stop the vehicle often to check the payment of tax. Therefore this recommendation is not accepted.

- 12 Stage carriage permits should continue to be issued for specific routes but the number of stage carriages that should ply on each route should be fixed and reviewed annually. Accepted.
- 13 A more liberal policy should be followed in the grant of stage carriage permits until travel facilities catch up with the demand, and permit holders with good record should have a guarantee of renewal. Do.
- 14 All applicants for new stage carriage permits should own at least five vehicles, but in order to allow suitable new operators to enter the field, permits for intra regional operation may be granted to them subject to the condition that the permit holder should join a viable unit within a period of four months. In this State, routes for stage carriages are classified as short routes (within 15 miles), medium routes (15 to 75 miles) and long routes (over 75 miles). Regional Transport Authorities in this State may show preference to new entrants for short routes and to operators with one to four buses for medium routes when the other conditions governing the grant of permits are satisfied and other things are equal. The above principles have been in force for about one year in this State and this Government have proposed to review the position shortly. This Government are of the view that the implementation of this recommendation should be left to the option of the State Government.
- 15 The qualifications for inter-State permits should be operation of a minimum of ten vehicles in the case of goods vehicles and five vehicles in the case of stage carriages. This Government do not accept the recommendation in regard to goods vehicles, i.e., possession of a minimum of ten vehicles. As regards stage carriages the recommendation in regard to viable units of five vehicles is accepted.
- 16 States should be left free to initiate and negotiate proposals but the Inter-State Transport Commission should be invested with powers to issue permits in the case of need. The Commission should also be armed with necessary executive staff for proper functioning instead of being wholly dependent on the States. This recommendation is not accepted by this Government. The Inter-State Transport Commission should not be empowered to grant permits.
- 17 The Inter-State Transport Commission may function on the lines of U.S. Inter-State Commerce Commission. No remarks.

[21st April 1960]

CHAPTER IV—*cont.*LICENSING POLICY—*cont.**Recommendation.**Views of the Government of Madras.*

- 18 On the basis of the present powers vested in the Inter-State Transport Commission the Committee recommends that the Commission should receive proposals relating to inter-State traffic by the end of December every year and take necessary action. Accepted, subject to the condition that if both the States concerned in a particular proposal agree to the proposal formulated by them, they should have the liberty to implement them without waiting for the decision of the Commission on those proposals.
- 19 Permits for Inter-State transport of goods should be issued following a liberal policy somewhat on the system prevailing in the U.S.A. where the governing factor is public convenience and necessity to meet all felt needs. Accepted.
- 20 The possibilities of developing tourism are almost unlimited. Lack of comfortable vehicles, difficulty in obtaining permits and double taxation are handicaps to the development of tourism. No remarks.
- 21 Permits for tourist vehicles should be issued freely to operators with viable units having suitable facilities. Accepted.
- 22 Steps should be taken to expand transport facilities to rural areas. Do.
- 23 Those who are willing to operate stage carriages exclusively on unmettalled roads should be given every encouragement including tax concession. This Government consider that there is no need to give tax concession to such operation. This Government do not accept this.
- 24 Private goods vehicles of up to 8,000 lb. laden should require no permits. Accepted.
- 25 There is avoidable delay and litigation in the matter of grant of permits and other matters and there is great need to simplify the procedure to avoid these things. The following suggestions are *inter alia* made for the simplification of procedure :—
- (i) The number of stage carriage and public carrier's vehicles should be fixed by the State Authority on the recommendations of the Planning and Development Wing; Do.
- (ii) The time taken for publishing the applications should be reduced and they should be disposed of within three months; Do.
- (iii) Permit holders with good record should have guarantee of renewal and permits should be deemed to have been renewed if orders are not passed within a specified time; This Government have not accepted the recommendation to guarantee renewal of permits to permit holders with good record as the latter will have no difficulty in getting their permits renewed even without such a guarantee.
- (iv) Rules should be framed for selecting applicants for stage carriage permits. Accepted.

21st April 1960]

CHAPTER IV—cont.

LICENSING POLICY—cont.

*Recommendation.**Views of the Government of Madras.*

- (v) Applications for variation of permits should be treated as applications for new permits. Accepted.
- (vi) All appeals and revisions should end at the level of the State Transport Appellate Tribunal. Do.
- (vii) All amendments made by the State prior to the Central amendments of 1956 should be repealed. In regard to repeal of all amendments made by the States prior to the passing of the Motor Vehicles (Amendment) Act, 1956 (Central Act 100 of 1956), this Government are of the view that the State Government should have the option to retain or repeal the amendments. This recommendation is not accepted.

CHAPTER V.

ADMINISTRATIVE SET-UP.

*Recommendation.**Views of the Government of Madras.*

- 1 The present administrative set-up in the States is altogether inadequate for the task of developing road transport and should be overhauled. In addition to the existing staff in this State a Planning and Development Wing with one Regional Transport Officer, two Motor Vehicles Inspectors, one Superintendent, two Statistical Assistants and one Steno-typist was set-up in May 1959. There is no need for an immediate overhaul of the Transport Department as this Government consider the staff adequate. This recommendation is not accepted.
- 2 There should be a Transport Ministry in each State to deal with exclusively with road transport and such a Ministry should be under a Transport Minister exclusively devoted to these subjects. In the Ministry there should be a Roads Wing under a Chief Engineer and a Transport Wing under a Transport Commissioner. There should be a Secretary to co-ordinate both the Wings. In this State the three Wings, namely road, transport and inland water transport are under the administrative control of three different departments of the Secretariat. The present set-up is satisfactory and therefore the recommendation is not accepted.
- 3 Under the Transport Commissioner there should be three Deputy Transport Commissioners each one separately dealing with (i) enforcement; (ii) licensing and registration of vehicles and (iii) planning and development. Accepted subject to the condition that it will be implemented as and when the State Government find it necessary.
- 4 A Planning and Development Wing should be created and the Deputy Transport Commissioner in charge should be an expert in the economics of transport and traffic engineering. He should be provided with suitable and adequate staff for collecting reliable data and assessing traffic. Accepted.

[21st April 1960]

CHAPTER V—*cont.*ADMINISTRATIVE SET-UP—*cont.**Recommendation.**Views of the Government of Madras.*

- 5 State Transport Authorities should be constituted with an official Chairman with judicial experience, two other official members and two non-official members. The Transport Commissioner should normally be the Chairman of the State Transport Authority. Non-officials should be representatives of bodies like Chambers of Commerce and trade associations.
- A single member State Transport Authority has been working satisfactorily in this State and this State would prefer it to continue. Recommendation that Transport Commissioner should be associated with the State Transport Authority is accepted.
- 6 Neither the Railways nor road transport operators should be represented on the State Transport Authorities.
- Accepted.
- 7 The size of a region of a Regional Transport Authority may remain flexible depending on the administrative convenience. But the criteria in determining the size should be the convenience of the public and in case of large size regions there should be a branch office of Regional Transport Authorities at each district headquarters.
- In this State there is a Regional Transport Authority in each district and this system has been working smoothly. Therefore the recommendation for multi-district regions is not accepted.
- 8 A single member Regional Transport Authority constituted with an official with requisite experience is best suited in view of the scheme of administration that the Committee has suggested.
- Accepted.
- 9 The Secretaries of the Regional Transport Authorities should be full-time officers.
- Do.
- 10 All appeals and revision petitions should be heard by a State Transport Appellate Tribunal constituted with a full-time judicial officer and no provision for a second appeal need be made.
- Do.
- 11 In Centrally administered areas, road and road transport should be dealt with by one and the same officer at the administrative level. The Secretary of the State Transport Authority should be a full-time officer and head of the department in the place of the Transport Commissioner suggested for States. The State Transport Authorities should be constituted with judicial Secretary as Chairman and two official members and two other non-official members. The Chief Commissioner or a member of the Judiciary should be the Appellate Tribunal to hear all appeals and revisions.
- No remarks.
- 12 The rationing of permits and consequent shortage of essential services is the root cause of corruption.
- Accepted.
- 13 The main responsibility for ensuring purity in the administration should be placed on the executives of the State Transport Authorities and the Regional Transport Authorities.
- Do.

21st April 1960]

CHAPTER V—cont.

ADMINISTRATIVE SET-UP—cont.

*Recommendation.**Views of the Government of Madras.*

- | | |
|---|---|
| <p>14 The present dual control of the Police and Transport Departments regarding enforcement is not satisfactory and complaints of harassments are numerous. For better enforcement the functions of the two departments should be specified. The Transport Department should be in full charge of enforcement excepting traffic with which the Police should be concerned.</p> <p>15 Operators should not be punished unless their connivance in offences committed by drivers is proved and minor offences should be compounded.</p> <p>16 Registration, licensing and taxation should be attended to by Regional Transport Officers or Assistant Regional Transport Officers.</p> <p>17 The Registering Authorities should maintain and supply relevant statistics not only to State Transport Authorities but also to those applying for them.</p> <p>18 Claims Tribunals should be set up in all States to ensure payment of compensation to those involved in accidents.</p> <p>19 The anomalous position of one and the same officer being in charge of the administration of the Motor Vehicles Act and running the State Transport Services is not favoured. It is imperative that wherever transport is nationalised the operation and administration should be kept independent of each other.</p> <p>20 There should be a Transport Advisory Committee in each State composed of heads of departments concerned with various aspects of transport, members of the Legislative Assembly, representatives of road transport, operators of other forms of transport, nominees of Chambers of Commerce and commercial interests and organisations interested in the development of road transport, with the Transport Minister as President to advise on the development of road transport.</p> <p>21 The organisation of the Transport Department at the Centre is sketchy. It already has a large volume of work to handle and its duties will increase considerably under the new set-up.</p> <p>22 The strength of the Transport Wing of the Union Ministry of Transport and Communications should be considerably enlarged and the head of the department should be a Joint Secretary dealing exclusively with road transport.</p> | <p>Accepted.</p> <p>Any slackening of control over operators and drivers is undesirable. However, the recommendation regarding compounding of minor offences is accepted.</p> <p>Accepted.</p> <p>Accepted.</p> <p>Accepted.</p> <p>Accepted.</p> <p>Accepted.</p> <p>Accepted.</p> <p>No remarks.</p> <p>No remarks.</p> |
|---|---|

[21st April 1960]

APPENDIX II.

[Vide answer to starred question No. 765 asked by Sri V. K. Kothandaraman at the meeting of the Legislative Assembly held on 21st April 1960, pages 7 supra].

(a) Description of leather goods imported into Madras State from foreign countries—

- (i) Leather cloth (including artificial leather).
- (ii) Bags and trunks.
- (iii) Pickers.
- (iv) Picking bands and straps.
- (v) Roller skins.
- (vi) Belting of leather.
- (vii) Other manufactures.
- (viii) Saddlery and harness.

(b) The value of the above items imported during the years 1951-52 to 1957-58 is as below :—

Year.	Rs.	Value in rupees.
1951-52	.. 9,73,976	(Rupees nine lakhs seventy-three thousands nine hundred and seventy-six only).
1952-53	.. 6,42,304	(Rupees six lakhs forty-two thousands three hundred and four only).
1953-54	.. 5,51,307	(Rupees five lakhs fifty-one thousands three hundred and seven only).
1954-55	.. 5,30,595	(Rupees five lakhs thirty thousands five hundred and ninety-five only).
1955-56	.. 6,62,575	(Rupees six lakhs sixty-two thousands five hundred and seventy-five only).
1956-57	.. 5,42,629	(Rupees five lakhs forty-two thousands six hundred and twenty-nine only).
1957-58	.. 5,21,262	(Rupees five lakhs twenty-one thousands two hundred and sixty-two only).

21st April 1960]

APPENDIX III.

[Vide item II on page 23 supra.]

REPORT OF THE SELECT COMMITTEE ON THE MADRAS CITY TENANTS' PROTECTION (AMENDMENT) BILL, 1959 (L.A. BILL No. 26 OF 1959).

To

**THE HONOURABLE THE LEGISLATIVE ASSEMBLY,
MADRAS.**

The Select Committee appointed to consider the Madras City Tenants' Protection (Amendment) Bill, 1959 (L.A. Bill No. 26 of 1959), has the honour to make the following report.

2. The Bill was published in English in Part IV-A of the *Fort St. George Gazette Extraordinary*, dated 10th December 1959, and in Tamil in the *Fort St. George Gazette*, dated 16th December 1959.

3. The Committee was appointed on 17th December 1959.

4. The Committee met in the Committee Room, Legislators' Hostel, on the 20th January 1960, 26th and 27th February 1960 and in the Lounge Room, Fort St. George, on the 14th and in the Committee Room, Legislators' Hostel, on the 18th March 1960.

5. At the first meeting of the Committee on the 20th January 1960, the Committee decided that it was not necessary to invite any memoranda on the Bill from the public or to take any oral evidence as a large number of representations had already been received and were duly taken note of.

The Committee has subjected the clauses of the Bill to a detailed scrutiny and as a result thereof made changes in them. The changes are noted below :—

Clause 2.—This clause seeks to exempt tenancies of land owned by local bodies from the scope of the Act and also empowers the Government to cancel a notification issued under existing section 1 (2). The Committee decided that the notifications issued under sub-section (2) or under sub-section (4) should be laid before the Legislature and should be approved by the Legislature by a resolution moved within a period of fifteen days from the date on which the notifications are so laid. The clause has been amended accordingly and a new sub-section, viz., sub-section (6) has been added to section 1.

Clause 3.—The clause seeks to amend section 2 of the Act which deals with definition of 'Building'. In the original Bill 'Building' meant buildings used for residential purposes in all areas in the State. The Committee decided that the definition should be modified so as to mean both residential and non-residential buildings in the City of Madras and in the Municipal towns of Madurai, Tiruchirappalli, Salem and Coimbatore and only residential buildings in other places. The clause has been amended accordingly.

[21st April 1960]

Clause 4.—This clause seeks to amend sections 6 and 7 of the Act by substituting the figure and word '2 annas' by the words 'twelve naye Paise'. The Committee decided that the rent payable may be enhanced by 'twenty-five naye Paise'. The clause has been amended accordingly.

Clause 5.—This clause seeks to amend section 8 of the Act by providing an appeal against the orders passed by Court under sections 6, 7 and 7-A. Verbal alteration has been made by substituting the figure and word '8A by 9A'. This clause also makes it clear that the rent once fixed should not be revised for a period of five years.

Clause 6.—Clause 6 of the Bill has been numbered as clause 7. New clause 6 proposes an amendment to section 9 of the Act. It provides among other things for the Court: (1) to fix the sale price on application; (2) to decide the minimum extent of the land which may be necessary for the convenient enjoyment by the tenant; and (3) to fix the level of such price at the average market value of the three years immediately preceding the date of the order.

Clause 7.—This corresponds to clause 6 of the Bill and provides for the insertion of new section relating to appeals. The number of this new section, viz., 8A in the Bill has been changed to 9A. The proposed section did not provide for appeal in the case of orders passed in the Small Cause Court in the City of Madras. Specific provision has now been made by adding a proviso to that effect.

Clause 8.—This is a new clause and is intended to make a consequential amendment.

Clause 9.—This is clause 7 of the Bill and it provided that all proceedings relating to non-residential buildings pending on the date of the first publication of the amending Act should abate. The Committee decided that any suit or proceeding in which the decree or order passed has been executed or satisfied in full before the publication of this Act should be valid. The clause has been amended accordingly.

6. A copy of the Bill as amended and approved by the Select Committee is appended.

7. The Committee considers that the changes made by it are not of such important character as to require the republication of the Bill.

FORT ST. GEORGE, MADRAS.
18th March 1960.

M. A. MANICKAVELU,
Chairman.

21st April 1960]

ANNEXURE.

[Vide paragraph 6 of the Report]

[NOTE.—The changes made are sloined or underlined and the portions omitted are indicated by dots]

A Bill further to amend the Madras City Tenants' Protection Act, 1921.

WHEREAS it is expedient further to amend the Madras City Tenants' Protection Act, 1921 (Madras Act III of 1922), for the purposes hereinafter appearing;

BE it enacted in the Eleventh Year of the Republic of India as follows:—

1. *Short title.*—This Act may be called the Madras City Tenants' Protection (Amendment) Act, 1960.

2. *Amendment of section 1, Madras Act III of 1922.*—In section 1 of the Madras City Tenants' Protection Act, 1921 (Madras Act III of 1922) (hereinafter referred to as the principal Act),—

(i) to sub-section (3), the following proviso shall be added, namely:—

‘Provided that nothing containing in this Act shall apply to tenancies of land owned—

(a) in the City of Madras, by the Corporation of Madras,

(b) in any other municipal area, by the municipal council concerned,

(c) in any area in a district as defined in the Madras District Boards Act, 1920 (Madras Act XIV of 1920), which is comprised within the local limits of a panchayat constituted under the Madras Village Panchayats Act, 1950 (Madras Act X of 1950), or of a panchayat or panchayat union constituted under the Madras Panchayats Act, 1958 (Madras Act XXXV of 1958), by the panchayat or by the panchayat union council concerned.

(d) in the case of all areas in a district defined as aforesaid, which are not comprised within the local limits of such panchayat or panchayat union by the district board concerned, and

(e) by the Board of Trustees for the Improvement of the City of Madras constituted under the Madras City Improvement Trust Act, 1950 (Madras Act XXXVII of 1950) ’;

(ii) after the same sub-section, the following sub-sections shall be added, namely:—

‘(4) The State Government may, by notification in the *Fort St. George Gazette*, cancel . . . any notification issued under sub-section (2), but the cancellation shall not be deemed to affect the power of the State Government under sub-section (2) again to extend this Act to such town or village.

(5) Where a notification is issued under sub-section (4), every proceeding pending on the date of the publication of such notification and instituted under the provisions of this Act as extended by virtue of the notification issued under sub-section (2) which has been cancelled . . . by such notification, shall abate and all rights and privileges which may have accrued immediately before such date to any person by virtue of this Act as extended shall cease and determine and shall not be enforceable:

[21st April 1960]

Provided that nothing contained in this sub-section shall be deemed to invalidate any suit or proceeding in which the decree or order passed has been executed or satisfied in full before the date mentioned in this sub-section.

(6) Every notification issued under sub-section (2) or sub-section (4) shall be laid before the Legislature, if it is sitting, as soon as may be after the issue of the notification, and if it is not sitting, within seven days of its re-assembly, and the State Government shall seek the approval of the Legislature to the notification by a resolution moved within a period of fifteen days beginning with the day on which the notification is so laid before it; and if the Legislature makes any modification in the notification or directs that the notification should cease to have effect, the notification shall thereafter have effect only in such modified form or be of no effect, as the case may be, but without prejudice to the validity of anything previously done thereunder.

3. *Amendment of section 2, Madras Act III of 1922.*—In section 2 of the principal Act,—

(i) for clause (1), the following clause shall be substituted, namely:—

“(1) ‘Building’ means any building, hut or other structure, whether of masonry, bricks, wood, mud, metal or any other material whatsoever used—

(i) for residential or non-residential purposes, in the City of Madras, in the municipal towns of Coimbatore, Madurai, Salem and Tiruchirappalli, and in any village within five miles of the City of Madras or of the municipal towns aforesaid, and

(ii) for residential purposes only, in any other area, and includes the appurtenance thereto.”;

(ii) for clause (4), the following clause shall be substituted, namely:—

“(4) ‘Tenant’ in relation to any land—

(i) means a person liable to pay rent in respect of such land, under a tenancy agreement, express or implied, and

(ii) includes—

(a) any such person as is referred to in sub-clause (i) who continues in possession of the land after the determination of the tenancy agreement, and

(b) the heirs of any such person as is referred to in sub-clause (i) or sub-clause (ii) (a); but does not include a sub-tenant or his heirs.”

4. *Amendment of sections 6 and 7, Madras Act III of 1922.*—In the proviso to sub-section (1) of section 6 and in the proviso to section 7 of the principal Act, for the figure and word “2 annas”, the words “twenty-five naye Paise” shall be substituted.

5. *Amendment of section 8, Madras Act III of 1922.*—In section 8 of the principal Act, for the words “shall have effect as a decree in a suit and the rent so fixed shall not be revised nor shall the tenant be liable to be evicted for a period of five years”, the

21st April 1960]

words, figure and letter "shall, subject to the provisions of section 9-A, have effect as a decree in a suit and for a period of five years the rent so fixed shall not be revised nor shall the tenant be liable to be evicted for the said period." shall be substituted.

6. Amendment of section 9, Madras Act III of 1922.—In section 9 of the principal Act,—

(i) sub-section (1) shall be lettered as clause (a) of that sub-section, and in the clause as so lettered,—

(a) for the words 'to sell the land for a price to be fixed by the court', the words 'to sell for a price to be fixed by the court, the whole or part of, the extent of land specified in the application' shall be substituted ;

(b) the sentence commencing with the words 'The court shall fix' and ending with the words 'with or without interest' shall be omitted;

(ii) after clause (a) as so lettered, the following clause shall be added, namely:—

"(b) On such application, the court shall first decide the minimum extent of the land which may be necessary for the convenient enjoyment by the tenant. The court shall then fix the price of the minimum extent of the land decided as aforesaid, or of the extent of the land specified in the application under clause (a), whichever is less. The price aforesaid shall be the average market value of the three years immediately preceding the date of the order. The court shall order that within a period to be determined by the court, not being less than three months and not more than three years from the date of the order, the tenant shall pay into court or otherwise as directed, the price so fixed in one or more instalments with or without interest."

(iii) in sub-section (2), for the words, brackets and figure 'under sub-section (1)', the words, brackets, letter and figure 'under clause (a) of sub-section (1)' shall be substituted ;

(iv) for sub-section (3) and the Explanation thereunder, the following shall be substituted, namely:—

"(3) (a) On payment of the price fixed under clause (b) of sub-section (1), the court shall pass an order directing the conveyance by the landlord to the tenant of the extent of land for which the said price was fixed. The court shall by the same order direct the tenant to put the landlord into possession of the remaining extent of the land, if any. The stamp duty and registration fee in respect of such conveyance shall be borne by the tenant.

(b) On the order referred to in clause (a) being made the suit or proceeding shall stand dismissed, and any decree or order in ejectment that may have been passed therein but which has not been executed shall be vacated.

Explanation.—'Land' means the interest of the landlord in the land and all other interests which he can convey under any power and includes also the full interest which a trustee can convey under the power possessed by him to convey trust property when necessity exists for the same or the alienation of the property is for the benefit of the estate or trust."

[21st April 1960]

7. Insertion of new section 9-A in Madras Act III of 1922.—After section 9 of the principal Act, the following section shall be inserted, namely:—

“9-A. *Appeals.*—An appeal shall lie from an order passed by a court under section 6, section 7, section 7-A or section 9 to the court to which an appeal would lie from any decree passed by the former court and the decision in such appeal shall be final:

Provided that from an order passed—

(i) by the Chief Judge of the Presidency Small Cause Court, an appeal shall lie to the High Court, and

(iii) by any other Judge of the Presidency Small Cause Court, an appeal shall lie to the Chief Judge.”

8. Amendment of section 10, Madras Act III of 1922.—In sub-section (1) of section 10 of the principal Act, for the words and figures, “Sections 4, 5, 6, 8 and 9”, the words, figures and letter “Sections 4, 5, 6, 8, 9 and 9-A” shall be substituted.

9. Certain pending proceedings to abate.—Every proceeding pending before any court, other than a proceeding relating to any property situated in—

(i) the City of Madras,

(ii) the municipal towns of Coimbatore, Madurai, Salem and Tiruchirappalli, and

(iii) any village within five miles of the City of Madras or of the municipal towns aforesaid, on the date of the publication of this Act in the *Fort St. George Gazette*, and instituted under the provisions of the principal Act, shall, in so far as such proceeding relates to non-residential buildings, abate, and all rights and privileges which may have accrued immediately before such date to any person in respect of any property situated in any area other than the areas referred to above by virtue of the principal Act shall, in so far as they relate to non-residential buildings, cease and determine and shall not be enforceable;

Provided that nothing contained in this section shall be deemed to invalidate any suit or proceeding in which the decree or order passed has been executed or satisfied in full before the date mentioned in this section.

FORT ST. GEORGE, MADRAS,
18th March 1960.

T. HANUMANTHAPPA,
Secretary.